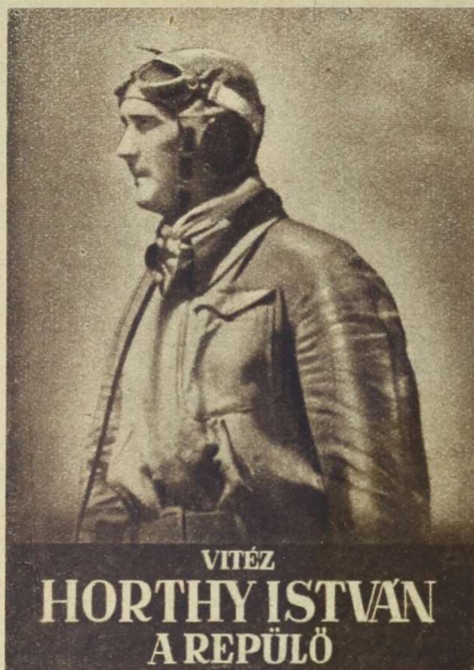
MAGYAR SZÁRNYAK
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1943 MÁRCIUS 15. (VI. ÉVF. 6. SZÁM)

ÁRA 50 FILLÉR

1943 MÁRCIUS 15
NEMZETI ÜNNEP

KÖNYVPIACUNK ESEMÉNYE



JÁNOSY ISTVÁN

a Magyar Szárnyak főszerkesztőjének nagyszerű könyve

VITÉZ

HORTHY ISTVÁN A REPÜLŐ

Rendelje meg kiadóhivatalunk könyvosztálya útján



HAKENFELDE

A repülés korszerű fejlődésének alapja a biztonság!

A Siemens-konszern sok évtizedes tapasztalatainak alapján készülnek:

Ellenőrző- és mérőműszerek, világítási berendezések, reflektorok, villamos szerelési anyagok, fedélzeti távbeszélő készülékek és hálózatok, navigációs készülékek, önműködő kormánykészülékek

Felvilágosítással szolgál:

MAGYAR SIEMENS MŰVEK

VILLAMOSSÁGI RT.

Gyengeáramú Osztálya

BUDAPEST, VI. KERÜLET, TERÉZ-KÖRÚT 36. TELEFON: 120-739

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM * BUDAPEST, 1943 MÁRCIUS 15



DÍCSŐ EMLÉKŰ HŐSI HALÁLT HALT

VITÉZ **HORTHY ISTVÁN**

KORMÁNYZÓHELYETTES URUNKNAK

VASTAGH GYÖRGY

SZOBRÁSZMŰVÉSZ ÁLTAL KÉSZÍTETT ÉS DÍJAT NYERT SZOBRA

LÉGIHÁBORÚ

1942 február 25-től március 10-ig

A hadihelyzet a tél végére, összefoglalva a következőképpen alakult:

A főhadszintéren, a Szovjet téli támadása elleni védekezés jelentős áldozatokkal, de teljes eredménnyel járt. A bolsevista hadsereg nagy offenzívájának célja a keleti arcvonal megdöntése volt, Ukrajna visszafoglalása, a keleti tengerpart elérése és az itt küzdő német és szövetséges erők megsemmisítése. A Szovjet területnyereségen kívül azonban mást nem ért el, sőt délen már védekezésre kényszerült. Abban, hogy a vöröshadsereg nem tudott többet elérni, döntő része volt a tengely légierejének. Ezt a német és semleges sajtó is hangsúlyozta. Oly nagy különbség volt a tengely és a szovjet légierő belső értéke között, hogy teljesen a Szovjet kárára érvényesült. A bolsevista támadás az arcvonal északi és középső részén még eltarthat egy ideig, de hadászati célját elérni nem fogja. Charkovtól délre pedig már a német támadás semmisítette meg a legértékesebb szovjet támadó hadsereget. A keleti arcvonalon a Szovjet által kezdeményezett döntőnek szánt téli támadás tehát csak részleteredményekkel járt. A tavasz és a nyár a német kezdeményezés jegyében fog állani. A tél folyamán óriási anyag- és emberveszteséget szenvedett orosz hadakkal szemben a német támadás fogja a keleti katonai helyzet eldöntését kiküzdeni.

Észak-Afrikában a novemberi el alameini támadás óta a küzdőterek teljesen megváltoztak. Mégis katonai szemmel nézve, ki merné állítani, hogy Cirenaica és Líbia feladása döntőleg az angolszászok javára billentette az afrikai helyzetet?

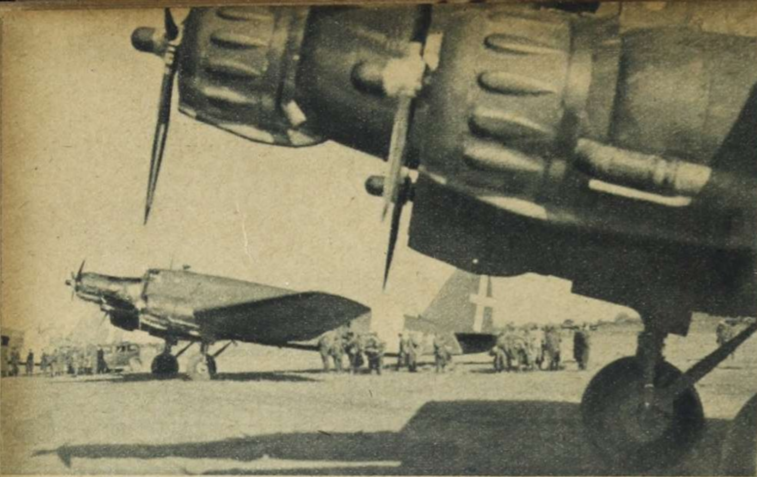
El Alameinnél az erős angol földi és légi fölény, a kedvező felvonulási és utánpótlási lehetőségek érvényesültek. A marokkói és algíri partraszállás minden tengelyerőnek Tunisz területére való összpontosítását követelte. Mióta ez megtörtént és a tengely légifölényének biztosítása mellett, az ott küzdő német és olasz csapatok kiváló vezetés alatt sorra előzik meg az angol-amerikai-francia nagy támadást bevezető akciókat. *újból kell a harcot Afrika birtokáért megkezdeni.* Montgomery 2000 km-es előnyomulása nem lett katonai győzelem. A francia árulás folytán könnyű amerikai partraszállás még Rommel hátában és jelentéktelen védőcsapatokkal szemben nem döntötte el Észak-Afrika sorsát. A kiváló vezetés, a tengely repülői és tengeralattjárói sok tervet keresztülhúztak. Mielőtt tehát Dél-Európa ellen bármily támadás Afrika felől megindulhatna a Bizertától nyugatra és a Mareth-vonaltól északra berendezkedett hadseregek ellen, súlyos és nehéz harcokat kell vívni az angolszászoknak. Ezek a harcok sok erőt, anyagot, repülőgépet és hajóteret kötnek le. Észak-Afrikában az időjárás már lehetővé teszi a támadások megkezdését. A tengely erői itt csak védekeznek, a kezdeményezés Eisenhower kezében van, akinek azonban még mindig nincs elegendő légiereje a tuniszi légtérben, hogy a döntést provokálja.

Nyugat-Európában a légiháború egyre nagyobb méreteket ölt. Mintha az angolok a német és olasz lakosság elleni támadásaikkal itt is a háború eldöntését próbálnák meg. A német és olasz városok elleni sorozatos éjszakai támadások megtanítják a lakosságot az ellenség gyűlöletére és a háború utáni megbékélést lényegesen távolabbi időpontra tolják el, mint az elmult világháború után volt. A terrortámadások és a megtorló légitámadások pótolhatatlan nemzeti javakat pusztítanak el. A légitámadás okozta pusztulás azonban csak akkor hat vissza károsan a hadviselésre, ha katonailag fontos intézmények pusztulnak el. Ha műkincsek és ártatlan emberéletek elpusztítása a cél, akkor az ellenállás készsége, a mindenáron való kitartás csak növekedik olyan hadviselő államokban, ahol tudják, hogy létükről van szó, ha meghátrálnak. Amíg a bolsevista veszedelem ellen Keleten eredményesen küzd Európa csaknem minden nemzetének fia, addig az angol és amerikai légierő virágzó régi városokat pusztít el, otthonokat hamvaszt el. Az Északamerikai Egyesült Államok hadiiparára és légierejére alapított Európa-pusztító légitámadások annál inkább keltenek megvetést minden európai emberben, mert Amerika tudja, hogy a repüléstechnika mai állása mellett nem kell tartania megtorlástól. Ha ezek a légitámadások bevezetői egy európai partraszállásnak, akkor idén az is elfog dőlni, hogy az az angolszász katonai erő, amelyik Afrikában nem bírt eddig megbirkózni az európai katonákkal, mit fog elérni európai földön. A francia és norvég tengerpart egyes kiürített városai és vidékei, a nagy nyugati védőgát a mögötte levő repülőterek százaival készen állnak a várható invázióra. Ott nem francia kormányzók és Darlan-ok fogják várni a felszabadító angolszász csapatokat.

A tengeri háború és az óceánok az a hadszíntér, ahol ellenfeleink legrózsaszínűbb távcsővel felszerelt admirálisa sem lát döntést vagy közeli helyzetjavulást az angolszászok javára. Pedig itt voltak a legerősebbek, különösen kezdetben volt fölényük megsemmisítő. A kereskedelmi hajózás elleni háború azonban, ami az összes világtengereken megállás nélkül folyik, a flotta felaprózásához vezetett és mégsem tudta megakadályozni 25 millió tonna kereskedelmi hajótér elpusztítását. Ha a búvárhajóharc eredményességét a tengely fenn tudja tartani, akkor jogosan állíthatjuk, hogy *a döntésért itt mi harcolunk.* Ellenségeink európai, afrikai, ázsiai harcterekre vezető utánpótlási erőit vágják a tengeralattjáró rajok. Tökéletesedett ugyan az ellenük való védekezés, de a támadás, a csoportos üldözés is eredményesebb lett. Az elmult év megfelelő hónapjainak elsüllyesztési eredményéhez képest az ideiek 20—30 százalékos emelkedést mutatnak. A búvár-

Légi szállítókaraván a Földközi-tenger felett

Junkers 52. szállítókötelék szicíliai tájak felett



FIAT G. 12. szállítógépek Tuniszban



Benzint szállít a Savoia 82.

hajók száma ellenőrizhetetlen, de ellenségeink szerint is 400 körül lehet összesen. A búvárhajóharc sikerei miatt követeli az angol és amerikai közvélemény az Atlanti-óceán francia és norvég partjain létesített búvárhajó-támaszpontok elleni támadások mielőbbi megkezdését.

A távolkeleti hadszíntéren a japán tengeri és légifölény annyira változatlan, hogy a csendesóceáni szigeteken és az oda tartozó tengerrészeken nem tud az angolszász vezetés valami helyzetváltoztatást kezdeményezni. Azoknak a szigeteknek a sorsa már eldőlt. A megkísérelt amerikai vállalkozások olyan hajó- és embervesztességgel jártak, hogy a japán szövetséges viszonylagosan újból megerősödött és további vállalkozásokat tervelhet Ausztrália felé. Roosevelt nagy kijelentése mögött, hogy majd Kína felől fog Japán szívének támadni, az a csendes beismerés olvasható ki, hogy nyugat felől már megpróbálta, de nem sikerült a támadás. A kínai repülőterek és a kínai katonák tömegei talán több eredményt fognak az USA-nak hozni. És miért ne harcoljon a demokrácia diadaláért a kínai kuli?

A távolkeleti hadszíntérnek Indiával szomszédos szakaszán már Wavell néhány támadási kísérlete elviharzott. A japán ellentámadás itt is megelőzött egy tervet. A megszakításokkal már tizedik éve folyó japán-kínai háború még nem jutott döntő szakaszba, de a kínaiak utánpótlási gondjainak fokozódása itt is érleli a döntést.

A háború utáni helyzet kérdéseivel sokat foglalkoznak most ellenségeink — győzelmüket feltételezik természetesen. Szavuk, hatalmuk súlyának alapja nemzetközi légihaderő és hadsereg lenne egyrészt, lefegyverzett és feldarabolt Közép-Európa másrészt. Uj hatalmi blokkok, kis- és nagy entente-k, ütközőállamok biztosítanák az ő angliai és amerikai zavartalan boldogságukat. Csak a bolsevista Oroszországgal és annak sötét szándékaival nincsenek látszólag tisztában, azaz annyira kinyílt a szemük, hogy saját közvéleményük előtt nem akarják a kérdést feszegetni hagyni, a diplomácia viszont nem tud a Szovjettel egyes sarkalatos kérdésekben megállapodásra jutni. Igy történhetett meg az, hogy az az Anglia, amelynek *1939-ben* a Danzig-korridor-ügyet és a Danzig visszacsatolását olyan lengyel területvesztességnek tüntette fel, amiből világháborút kellett kirobbantani, Lengyelország fél területének a Szovjetbe való bekebelezését *1943*-ban természetesnek tartja. A nemzetiszocializmus és fasizmus elleni felpiszkált gyűlölet oly nagy, hogy képesek egész Európát odadobni a keleti bolsevizmusnak, csakhogy megszabaduljanak német és olasz ellenfeleiktől. Ez a kérdés azonban a harctereken dől el és ott nem nekik érik a győzelem.

A szovjet hadszíntéren Charkov közelében állnak a német csapatok és támadásuk a Donecon is áthaladt. A nagy légitevékenység eredményeképpen 720 repülőgépet vesztett a Szovjet három hét leforgása alatt. Három német pilóta közeledik ismét a 200-ik légigyőzelemhez. A magyar vadászrepülők eredményes bevetéséről is megemlékezett egyízben a hadijelentés. A szovjet vadász- és csatarepülő alakulataival szemben bevetett német vadászok, a szovjet utánpótlás ellen küzdő zuhanóbombázók, a német közelharc repülőszázadok a szovjet támadás lefékezésében igen nagy szerepet játszottak.

✱

Az angol-amerikai éjszakai légitámadások Berlin, Hamburg, Wilhelmshaven, Essen, Nürnberg, München ellen komoly veszteségeket okoztak a lakosság körében, de a támadásban résztvevő gépek 12—20%-a is elveszett. A nappali légitámadások a francia tengerpart néhány városa és holland célok ellen irányultak. A közbelépő német vadászok ugyanolyan eredménnyel dolgoztak, mint az éjszakai légvédelem. Az utolsó két hét alatt az angolok, amerikaiak Európában és Észak-Afrikában 560 repülőgépet vesztettek, ennek több, mint a fele négymotoros bombázó volt. A legutolsó Berlin elleni légitámadás egyike volt a legnagyobbaknak.

Az olasz városok közül nappal a szicíliai kikötővárosok és Nápoly, éjjel Torino és Milánó ellen volt angol légitámadás.

A német légierő délangliai kikötőket, Hullt és Londont bombázták. Feltűnő a nappali bombatámadások számának növekedése. A tavaszi felhős időjárást úgylátszik mindkét fél felhasználja nappali támadásokra is.

Tuniszban és a Földközi-tengeren a tengely légiereje kikötők, repülőterek, csapattáborok és az utánpótlás ellen végez rendszeres és súlyos támadásokat. A tengely légifölénye itt döntően befolyásolja az angolszászok terveit.

✱

A háború utáni légiforgalomról és a légtér szabadságának, a tengerek szabadságának elve szerinti rendezéséről sokat ír az amerikai sajtó. Miután az Egyesült Államok Ázsiában, Afrikában, Ausztráliában és Dél-Amerikában mindenütt légitámaszpontokat létesítettek és építettek ki, azt már a világforgalomba is be akarják a háború után állítani. Nem is csinálnak titkot belőle, hogy ők akarják az egészet kézbe venni és még az angolokat is csak bizonyos vonalakon akarják megtűrni. Korlátozni akarják az államok felségjogait is a felettük elterülő légtérben, az Amerika felé irányuló forgalom pedig csak az USA légivállalatainak joga lesz.

Ilyen és hasonló tervekkel foglalkozik az a nagyhatalom, amely ma Európában csak azért jelenik meg, hogy mindent, válogatás nélkül romboljon, azután pedig azért jön, hogy mindenütt üzletet kössön.

Bt.

JELENTKEZÉSI FELHÍVÁS A REPÜLŐ AKADÉMIÁBA.

Alig egy esztendeje, hogy dicső emlékű Kormányzóhelyettes Urunk Ő Főméltósága a honvéd repülőtiszti pályára hívta a pályaválasztás előtt álló magyar ifjúságot. Most az ő hősi példaadása nyomán ismét felhangzik a hívó szó.

Hívja azokat, »akik kedvet és erőt éreznek magukban a repülőélethez, mert ezzel nemcsak szép pályát választanak, hanem magasztos hivatást vállalnak a jobb magyar jövendőért«.

A m. kir. »Horthy Miklós« honvéd repülőakadémiába törekvők részére a Pályázati hirdetmény a Honvédségi Közlönyben, a Budapesti Közlönyben és a Kárpátaljai Közlönyben jelent meg.

A kérvények benyujtásának határideje: 1943 április 1.

A Pályázati hirdetmény az ország minden középiskola igazgatóságánál megkapható. Postaköltség beküldése ellenében pedig a kassai m. kir. »Horthy Miklós« repülőakadémia parancsnokságától is lehet kérni.

Hősi halált halt Kormányzóhelyettes urunk szózatából idézünk:

»Légierejével áll, vagy ha gyenge, akkor ezzel bukik minden hadviselő nemzet.«

És az ő hívó szavát meg kell szívlelnetek!

»Magyar ifjak! A repülő életpálya hív benneteket!«

»Magyar anyák és apák! Engedjétek, hogy fiaitok kövessék a Haza hívó szavát!«

Hazatérő olasz éjszakai vadászgép

Minden tűzgépével tüzel a Fabrizi 5. éjszakai vadászgép

SCHOLTZ orvosalezredes

a m. kir. légierők egészségügyi szolgálatáról

A Várhegy irdatlan kőtömegébe ágyazva áll a Hunyadi János-út 4. számú ház. Első emeletének egyik tágas, napsütötte, lakályos helyiségében dolgozik *Merényi Scholtz Gusztáv* dr. orvosalezredes, egyetemi magántanár, a m. kir. Légierők egészségügyi szolgálatának vezetője. Asztala felett a Legelső Magyar arcképe díszlik, a különböző harcigépeket ábrázoló képek adnak repülőjelleget dolgozószobájának. Az orvosalezredes üveggel borított íróasztalán nem magasodnak heggyé az elintézésre váró akták, az ügyek gyors elintézését tartja irányelvéül.

Két évtizedes munka a repülő egészségügy szolgálatában.

A páriskörnyéki békeparancs szárnyszegetté tette a magyart, repülőgépeinket összetörték, sok dicsőséget szerzett, legendáshírű világháborús pilótáink más foglalkozás után néztek és természetesen egészségügyi szervezetre sem volt szükség. A magyar élniakarás és tettrekészség azonban újból életre hívta a légierőt, fiatalságunk újra szárnyra kelt, pilótanemzedék cseperedett fel, a magyar égen újból magyar gépmadarak húztak végig. Repülőegészségügyi szolgálatra tehát hála Istennek újból szükség lett. Ennek az egészségügyi szolgálatnak az életrehívásában és megszervezésében vannak hervadhatatlan érdemei *Merényi Scholtz Gusztáv* orvosalezredesnek. Két évtizedes kemény, pihenést nem ismerő céltudatos munkával a semmiből repülőegészségügyi szolgálatot teremtett és repülőorvosi karunk kiválóságáról nemcsak idehaza, de a messzi külföldön is sokat beszélnek.

Szemtől szemben ülünk a légierők egészségügyi szolgálatának létrehozójával. Feltett kérdéseinkre nyugodtan, tempósan válaszol, amikor munkatársairól és az életrehívott repülőorvosi intézményekről beszél, a szeretet érződik hangjában. Beszélgetésünket gyakran szakítja félbe a telefon berregése, ilyenkor rövid, érthető néhánymondatos intézkedéseket hallunk.

Repülőorvosi karunk hivatása magaslatán áll.

Hippke vezérezredes, a Luftwaffe egészségügyi szolgálatának legfőbb vezetőjéről és a német repülőorvosok legutóbbi budapesti látogatásáról kezdünk beszélgetni.

Merényi Scholtz Gusztáv orvosalezredes ezzel kapcsolatban elmeséli, hogy a látogatás rendkívül jól sikerült. A német kartársak a helyszínen megismerkedtek a magyar légierők egészségügyi szolgálatával és teljes képet kaptak repülőorvosi berendezkedéseinkről. A német orvosok többízben kifejezésre juttatták azt a véleményüket, hogy a kis államok közül Magyarország repülőegészségügyi berendezései és vizsgálóeljárásai a legjobbak, a magyar repülőorvosi kar képzettsége, szelleme és hivatástudata pedig egyenesen mintaszerű. A német kartársakat meglepte egyes intézményeink teljes korszerűsége, de nem tévesztette el hatását az sem, amikor értesültek arról a lelkes kutatómunkáról, amely Magyarországon több évre visszamenőleg folyik.

Önálló kutatómunkára van szükség.

— Ez a kutatómunka — folytatta — különböztet meg minket elsősorban nagyon sok kisállamtól. A legtöbb állam átveszi ugyan a nagyállamok vizsgálóeszközeit és berendezéseit, de az ország sajátos viszonyaira vonatkoztatott kutatómunka vagy teljesen szünetel vagy pedig erősen gyerekcipőkben jár. Önálló kutatómunka nélkül pedig nincsen fejlődés. Tehát nem elég, ha a kisállam átveszi a nagyállam kutatási eredményeit, önálló, a helyi adottságokat figyelembevevő kutatómunkára minden körülmények között szükség van.

A kutatómunka a legszebb reményekre jogosít.

— A magyar repülőorvosi gárda az elképzelhető legnagyobb ügyszeretettel foglalkozik nemcsak szolgálatának ellátásával, de az említett és a fejlődést biztosító kutatómunkával is. Munkatársaim mind fiatalok, valamennyien ténylegesen repülőgépvezetők, tehát gyakorlatból ismerik a repülés problémáit. Az önálló kutatómunka a legszebb reményekre jogosít és alig néhányéves kutatómunkánk nyomán olyan eredményeket értünk el, amelyek külföldön is igen nagy figyelmet keltettek. Ebbe a kutatómunkába mind szélesebb körben bele igyekszem vonni az egyetemi intézeteket is, amelyekkel a legszorosabb együttmunkálkodásban állunk. Szoros együttműködés áll fenn a tudományegyetem kísérleti fizikai intézetével és a Műegyetem Aerodinamikai intézetével is.

Az új Roviról...

Ezek után arra kérjük a tudós repülőorvost, szóljon egy-két szót az újonnan létesült Repülőorvosi Vizsgáló Intézetről, amely tudomásunk szerint egyike a legkorszerűbbeknek egész Európában.

— Hát igen — válaszolja, — a Karolina-út 29. szám alatt felépült az új, a mégnagyobbodott és modernizált *ROVI;* a munka még közel sem fejeződött be. Egyelőre az első ütemnél tartunk. Elkészült egy olyan létesítmény, amely maradéktalanul alkalmas a felvételi és ellenőrzési vizsgálatok lelkiismeretes és pontos lebonyolítására. A ROVI mai formájában két belorvosi, egy hatalmas, teljesen korszerűen berendezett röntgen- és szívosztályból, egy szemészeti vizsgáló osztályból, egy fül- és egyensúlyvizsgáló osztályból, egy ideg- és képességvizsgáló osztályból és az úgynevezett tornateremből áll.

»Csendes szoba« és audiométer.

— A szemészeti vizsgálóosztály a legkorszerűbb ilyentermészetű intézmény egész Magyarországon. A fül- és egyensúlyvizsgáló osztály érdekessége a »Camera silenta«, a csendes szoba, amely tökéletes hangszigeteléssel van ellátva. Az ebben a szobában található audiométerrel — amely szintén egyedülálló Magyarországon — a legfinomabb hallásvizsgálatokat is el lehet végezni. A tornateremben a jelölteket nehéz testi próbáknak vetjük alá. Az idegorvosok ebben a teremben a jelöltek testi ruganyosságát, bátorságát és kitartását vizsgálják felül.

A magyar-német repülőorvosbarátság.

Újból *Hippke* vezérezredes budapesti látogatásáról kezdünk beszélni. *Scholtz* orvosalezredes megragadja ezt az alkalmat és a magyar-német repülőorvosi tudományos kapcsolatokról szól. Ez már a multban is rendkívül szoros volt és a német repülőorvosok legutóbbi budapesti látogatása még jobban összefűzte. Több magyar repülőorvos ezidén is kiutazik Németországba és tanulmányút keretében ismerkedik meg Németország repülőorvosi berendezkedéseivel.

Gépesített magasságvizsgáló Storch-század.

— A jó kapcsolatokra mi sem jellemzőbb, — folytatja — mint az, hogy bár gépre a németeknek is nagy szükségük van, mégis leszállítják azt a gépkocsikra szerelt alacsonynyomású kamarát, amelyet egy 150 lóerős nyersolajmotor oda vontat, ahol éppen szükség van a magassági vizsgálatra. Ez a nagyértékű berendezés az arcvonalon is és a vidéki egyetemi városokban fog a magyar légierőknek nagy szolgálatokat teljesíteni. Elintézett dolog a sebesültszállító »Storch-század« leszállítása is és szó van kétmotoros sebesültszállítógépek átengedéséről is. Hippke vezérezredes részéről egyébként minden vonatkozásban a legnagyobb megértéssel találkoztunk. Talán nem érdektelen, ha megemlítem, hogy ez a remek szervező és bátor repülő az orvosi és szervezési kérdéseken felül még zenéhez és a legkülönbözőbb művészetekhez is ért.

A repülőorvosi szolgálat nem öncél.

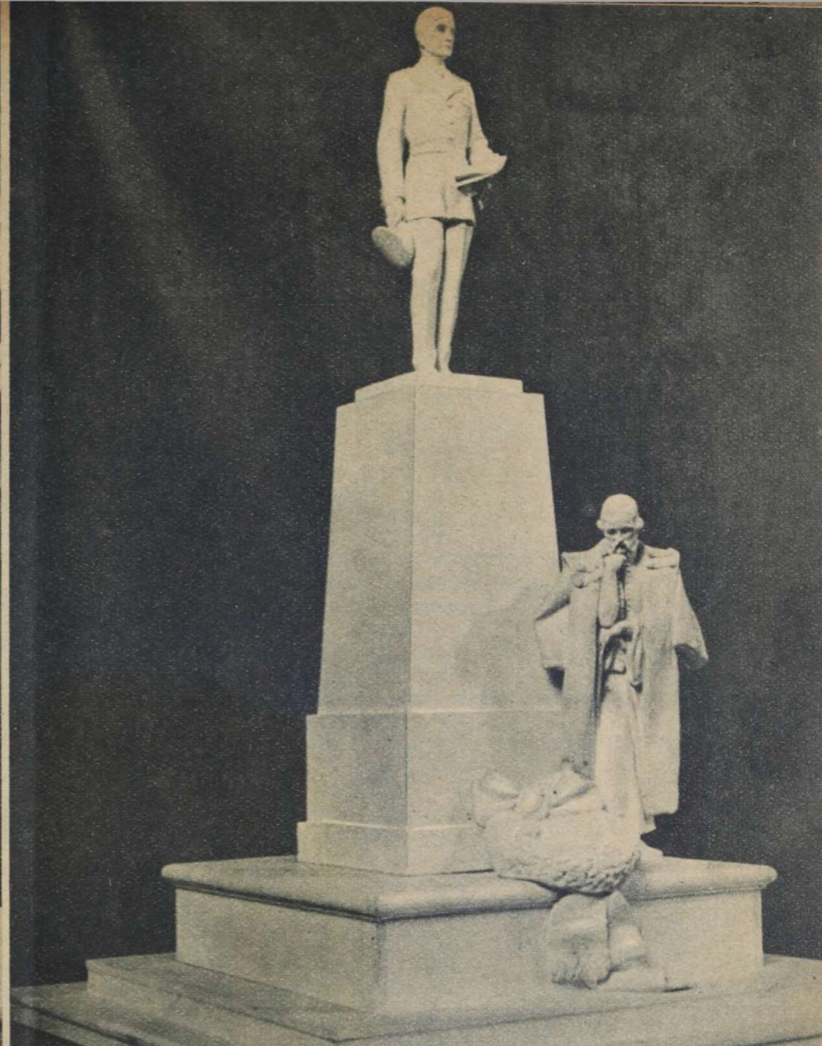
— A magyar repülőorvosi kar kutatómunkája — fejezte be szavait Scholtz alezredes — kettős. Egyik célja, hogy felderítse a magassági betegség okát és a szervezet belsejében, a sejtben végbemenő legfinomabb zavarok hatásmechanizmusát, másik célja, hogy lehetne a szervezetet a nagy magasságokhoz szoktatni. A repülőorvosi szolgálatot úgy kell kiépítenünk, hogy a repülőcsapat mindig érezze az egészségügyi szolgálat támogatását. A mi munkásságunk nem öncél, hanem azt szolgálja, hogy a magyar légierő minél ütőképesebbé váljék. Ahogyan a motorok teljesítményét évről-évre növelni kell, úgy kell az emberi szervezet teherbírását is növelni.

— Hát nagyjából ezt akartam mondani.

Megköszönjük... **László István**



Az alkotó művész és a szobor főalakmodellje



Vastagh György díjnyertes szoborterve Horthy Istvánról

Látogatás Vastagh György HORTHY ISTVÁN szobránál

(Jász-Nagykun-Szolnok vármegye törvényhatósági bizottsága felkérésére a hét legismertebb magyar szobrászművész készített pályatervet vitéz nagybányai Horthy István hősi halált halt Kormányzóhelyettesünk Szolnokon felállítandó szobrához. A művészi versengésben Vastagh György szobrászművész lett az első, a zsűri az ő tervét találta egyhangúan legalkalmasabbnak Kormányzóhelyettes Urunk emlékének megörökítésére.)

Buda egyik legcsendesebb részében, a Gellérthegy lejtőjén húzódó Tigris-utcában halk, finomzárkózottságú, szolid villaházban lakik és dolgozik — szakadatlan művészi megáldottsággal és szorgalommal — Vastagh György. Telefonon beszéljük meg a talákozást, előzetes bejelentés nélkül nem illenék zavarni az ősz mestert. Vastagh György 74 éves, felmérhetetlenül gazdag és bőséges művészi élet áll mögötte. Másnak fele sok volna.

Rendkívüli élmény volt a látogatás.

Vastagh György töretlen fiatalságú. Minden mozgása, szava, szeme csillogása, nyughatatlanul friss. A domboldalba épített családi villában sok lépcső. A mester valósággal nyargal rajtuk. Az első kérdés önkéntelenül is az hozzá, hogy — milyen az egészsége?

— Remek, — mondja — nincs semmi hiba. Még soha fáradt nem voltam és ma is reggeltől estig megszakítás nélkül dolgozom.

Nem hiszem, hogy alkotásai számát megjegyezhette volna, annyi szobra van. Az állatszobrászat atyamestere, telistele van a Mezőgazdasági Múzeum nagyszerű állatportréival.

— Egyszerű és sima portrék azok, a típusokat erényeikkel és hibáikkal együtt kellett megörökítenem.

Kiemelkedő, nagy alkotásai a magyar szobrászművészet örök értékei. Egyedül a Várban van egy sereg szobra: Hadik-szobor, Görgey-szobor, a csikós-szobor. Egyik legszebb szobra Szegeden áll, Rákóczit mintázta ércbe. Rengeteg portré, örökös munka, művészi magányából alig mozdul ki, s évről-évre meglepi a magyar világot egy-egy nagyszerű szoborral. Ő mintázta Gömbös Gyula sírjára Örkény vezér nagyszerű lovasszobrát. Most egy érdekes megbizatása van, a Lovaregylet kívánságára megmintázza az utókor számára minden telivértenyésztés örökös ideálját, a világhírt futott Kincsem-et. Azt a csodalovat, amely minden versenyét megnyerte, mert — egy csigolyával hosszabb volt a természet különös szeszélye folytán lótársainál.

Repülőszemmel nézve a dolgot, talán furcsa, hogy ilyen bevezetés előzi meg a szolnoki megbizatás és művészi versengés eredményének történetét. Pedig csak szokatlan, hogy a mindennapi élettől az alkotás örökösen lázas teremtésében visszavonultan élő öreg magyar szobrászművész találja meg legelsőnek és legjobban vitéz Horthy Istvánban a — repülőegyéniséget. Vastagh György a nemzet nagyjainak megörökítése során a régmult idők hősi korszakából vette mindeddig művészi elképzeléseit és valósította meg utólérhetetlenül egyéni, de mindenkor történelmi szemléletben. Mi sem áll távolabb tőle, mint a modern kor repülése és — csodálatosképpen — lenyügözően egyesíteni volt képes Horthy István szobrában az ország második legnagyobb méltóságát, a repülő különösen nyílt, minden helyzetben könnyedséget biztosító megfontoltságát — amely a repülőt minden más embertől elsősorban megkülönbözteti — azzal a finom nyulánksággal,

messzetekintő arckifejezéssel, amely vitéz Horthy István egyéniségének sajátos jellemvonása volt.

Egyszerűen lenyügöz Vastagh György alkotása. Szótlanul nézem percekig, aztán megkérdezem az ősz mestert:

— Volt alkalma többízben találkozni Horthy Istvánnal és részletesen megfigyelni őt? Milyen jellemtulajdonságokat őrzött meg önmagában róla?

Vastagh György kész a válasszal:

— Tanulmányozni, ha helyes ez a kifejezés, kifejezetten nem lehetett alkalmam. Mindössze egyetlenegyszer találkoztam Vele életemben. Két, vagy három évvel ezelőtt a Várban fogadás volt, ott láttam. Néhány szót váltottunk mindössze, de megmaradt bennem nyulánksága, mozgása, valami megfogott arckifejezéséből is. Mikor a megbízást megkaptam, ezek az emlékek kiszélesedtek kissé. A feladat nem volt könnyű, nagy boldogság számomra, hogy sikerült megoldanom.

Megpróbálom elmondani, milyen Horthy István szoboralakja:

Két változatban készítette el Vastagh György, de egy pózban. A szoborméretek a kifejezések arányait illetően így határolják meg az alkotóművész mintázásának felépítését: Főalak magassága 3 méter 70 centiméter. A főalak 5 méter magas postamenten áll, alján búsuló magyar alak — jászsági paraszttípus — a gyász súlyától megtört állásban szegezi szemét a lábánál fekvő koszorúra. Az alsó alak nagysága 2 méter és 70 centiméter. Tehát mindkettő nagyobb az embernagyságnál. A teljes szoborműmegjelenése a monumentalitást illetően is számottevő alkotás, hiszen 8—9 méteres a teljes mű magassága, térbeli elhelyezése is különös gondot kíván.

Az egyik változat: a főalak, a másik: a teljes szoborműgipszmodelje főalakkal, alapzattal, mellékalakkal együtt.

A főalak gipszmodelje körülbelül hatvan centiméter lehet, vagy hetven:

Vitéz Horthy István, a repülő a szobor főalakja.

Csakhogy meg nem szólal. Megrázóan Ő a szobor. Nem tudom, milyen térbeli, távlati és formai hatások és változások vastörvényei közé kerül majd a nagy, a kész szoboralak, de ez a model minden darabkájában Horthy István, a repülő.

Finoman nyulánk szoboralakja repülőfőhadnagyi ruhájában ábrázolja. Balkezében tokban térkép, jobbjában tisztisapkája. Mellén kitüntetései, vállán a rangjelzés, baloldalán a repülőtőr. A pillanat, amelyet a repüléstől a lehető legnagyobb távolságban élő idős művész megfogott és megörökített, mindennapos a repülő életében: út előtt áll, gépe elő van készítve. A berepülendő útvonalat már ismeri. Az imént tekintett utolsó összefoglalásként a térképre, végleg megrögződött benne az átszárnyalandó távolság térbeli, sebességi és »hegyvízrajzi« formája, kiterjedése és most néz éppen az időt és repülési adottságot egybefoglaló és felmérő, jellegzetesen repülőnézéssel a messzi horizont felé, amely számára tízszeresen kiterjed, szétterül, megtágul, mert módjában van a szó legszorosabb értelmében kiemelkedni az emberek földi sorából. Apa és fiú arcát összehasonlítva lélegzetállítóan azonos messzenéző és távolbalátó tekintetük. Az apa a hadihajó parancsnoki tornyában szokta meg egy tekintettel összefogni a kitárult és messzetávolodott látóhatárt, a fiú számára a horizont e kitágulása repülőgépről volt mindennapos látvány. Lehet, hogy ha a szobor készen lesz, sokan inkább az államférfi jövőbelátásának mondják és minősítik majd a szobornak messzenézését, lehet; de a modelen a repülőember nagy távolságokat átfogó nézését örökítette meg az öreg művész képzeletének szárnyalásával.

Ne vegye rossz néven Vastagh György: a műértők világában is a lojális történelemtisztelet mesteri kifejezőjének tartják tudomásom szerint igen sokan, — az ilyesmi nem annyira művészi, mint inkább szemléleti megítélés a jelen esetben — ez a szobormodell viszont megörökíti, tagadhatatlanul, a kort is, amelyben élünk, a repülés kiterjedésének fejlődő napjait, de teljesebben repülő marad, mint — mondjuk — Hadik — generális, Görgey — szabadságvezér és tábornok, Rákóczi — szabadságvezér és fejedelem. Amennyire »szokatlan« volt a magyar közélet számára, hogy az ország második legnagyobb közjogi méltósága repülőfőhadnagyi díszegyenruhájában jelenjék meg választása után az eskütételen, — a nagy többség díszmagyart képzelt az ilyen közjogi események legmagyarabb külső díszéül, viseletéül — any-

nyira természetes, hogy a repülő hősi halált halt Horthy István szoboralakja repülő. Ha nem ismertük volna, ha a szoboralak csupán Vastagh György művészi álmainak egyik megtestesítője volna, azt az elnevezést adta volna a szobornak, feltétlenül, hogy: »Az út előtt«. S így ezt mindenki megértette volna az első pillantásra, hogy a nyúlánk, ideálisan nyúlánk férfialak a szárnyaló férfiak egyik kitetjesedett típusa az, aki elsuhan, eldörög repülőgépével földek, vizek, országrészek, világrészek felett, aki mindenkinél alaposabban vet számot az út összes lehetőségével az út előtt és akinek a pontos megérkezés mindig — önmaga előtt is — a dicsőségérzés egyik igaz formája.

Vagy tíz percet öltök elgondolkodva a szoboralak láttán és megvallom az öreg mesternek őszintén, hogy én — csakúgy, mint más — legjobban attól tartottunk, hogy az alkotóművészek minden művészi képességük ellenére sem fogják tudni visszaadni Horthy István megmintázott alakjában a repülőt. Érthető, hiszen nemzetünk nagyjainak alakjait történelemben, korban, nemzeti szerepben tökéletesen elhelyezni nem túlnehéz igaz alkotóművész számára, hiszen végeredményben földi dolgokról van szó. Éppen ezért vártuk igen sokan a szolnoki döntés eredményeként Gách György, a fiatal repülőszobrászművész vitathatatlan művészi győzelmét.

— Tudniillik — mondom — Gách nemcsak teljesértékű szobrászművész, hanem teljesértékű és aktív repülő s légiforgalmi pilóta, háromstoros gépek és nagy távolságok pilótája. Néki volt elsősorban minden feltételezhető adottsága ahhoz, hogy a művészi versengés elsője legyen.

Vastagh György nyomban kész a válasszal:

— Igen, ez a feltételezés helyes. Érzésem szerint a többi résztvevők közül az ő elgondolása és terve volt a legsikerültebb. Engem is megfogott.

Az elképzelés és a kifejezőképesség művészi készségén felül a szakavatottság föltétlenül biztonságos adottsága is szükséges. A nemes versengésben voltaképpen a fiatalság és a bölcs öregség mérkőzött. És mint annyiszor az életben, az öreg győzött, mert Vastagh György korábban a problémák már teljesen kikristályosodtak, légiesen tisztákká váltak, nincs nyoma sehol bennük a mindennapi élet le nem vehető kapcsolat salakjának. Vastagh György művészi és alkotóelvonultsága a lehető legtökéletesebb. Gách György viszont olyan repülőszolgálatot teljesít férfias fiatalsága legszebb éveiben, hogy megtörténik: naponta kétezer kilométert repül Ju. 52-esen. A kettőt együtt — szobrászkodni és teljesítményeket repülni — úgylátszik, nem lehet. Dehát még így is megfoghatatlanúl rejtélyes a művészi adottságok sokévtizedes kikristályosodásának ténye a Horthy István szobor repülő-mibenléte legteljesebb tökéletességének megcsodálása perceiben. Szerencsés és — ismétlem — hihetetlenül »repülő« a szobor, túl minden portrébeli és jellembeli azonosságon, amely szintén hihetetlenül tökéletes.

Persze, a dolog technikai része is rendkívül érdekel. Megkérdezem, a teljes szoboralak megmintázását illetően mi a dolog sorrendje?

— Hát túlsok időm nem áll rendelkezésre a megmintázáshoz, mert a megbízás szigorú és megmásíthatatlan parancsai szerint augusztus hó 20-án, a szentistvánnapi repülőhalál évfordulóján kell felavatni a szobrot. Így azután be kell osztanom az időt. A szobor főalakját az eredeti egyharmad-nagyságában mintázom meg, azután visszük át a formákat az eredeti alakra, amelyet magam mintázok véglegesre. A fő-alak bronzból lesz, a mellékalak haraszti kőből.

Megérdeklődöm, hogy a szobrot hol helyezik el Szolnokon?

— Az illetékes helyi tényezők szerint minden szempont összevetése után, egyesegyedül a szolnoki főtér jöhet számításba. Őszintén mondom, a szolnoki főtér mai állapotában nem a legszerencsésebb a szobor számára. Utóvégre nyolc-kilenc méteres szoborműről van szó, amelyhez megfelelő rálátást kell biztosítani. De a szolnoki urak azzal nyugtattak meg, hogy a teret a szobor számára megfelelően rendezik.

Nehéz feladat lesz a tért formázni és alakítani a szoborhoz, amikor a szobrot kell a térben elhelyezni, de, Vastagh György is reméli, a rendezés sikeres lesz.

Emlékezetes élmény marad a magyar szoborművészet egyik nesztoránál volt látogatás. Rendkívüli ember rendkívüli teljesítményének létrejötténél voltam ritka tanu.

Raczkó Lajos

ÚJ KÖNYVEK

»*Erdélyi kérdések — magyar kérdések*« címen most hagyta el a sajtót az Erdélyi Párt 120 oldalas kiadványa, amely az Erdélyi Párt kolozsvári tagozatában a magyar sorskérdésekről elhangzott előadásokat tartalmazza. A könyvhöz gróf Teleki Béla, az Erdélyi Párt országos elnöke írt bevezetőt, amelyben hangsúlyozza, hogy a könyvben megjelent tanulmányok elsősorban erdélyi kérdéseket vizsgálnak, de azzal az erdélyi szemmel, amelyet Erdély történelme és a kisebbségi sors közvetlen érvénye nyitott ki. A könyv a következő tanulmányokat tartalmazza: Zathureczky Gyula főszerkesztő: A magyarság helyzete Európában. László Dezső református lelkész, országgyűlési képviselő: Nemzeti társadalmunk erőviszonyai. Venczel József intézeti tanár: A székes kérdés lényege. dr. Páll György, az Erdélyi Párt főtitkára: A zsidókérdés Magyarországon. Kovrig Béla, a kolozsvári Ferenc József Tudományegyetem rektora: A szociális kérdés. Gelei József egyetemi tanár: Magyar közművelődéspolitika és nemzetnevelés. Csekey István egyetemi tanár: Alkotmányunk és a közösségi gondolat. Mikó Imre országgyűlési képviselő: Erdély és a nemzetiségi kérdés. Gyulay Tibor, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara főtitkára, felsőházi tag: Szabad vagy kötött gazdálkodás. Albrecht Dezső országgyűlési képviselő: A jobb magyar jövendő. A könyv ízléses címlapját Keöpeczi Sebestyén József, a kitűnő heraldikus rajzolta.

Most jelent meg!

»A m. kir. honvédség egyenruhái és rendfokozati jelzések.« Színes képekben. Felöleli a légi, földi és folyami erők, valamint a csendőrség egyenruháinak és rendfokozati jelzéseinek és jelvényeinek színes képét, egyszerű, áttekinthető és a lényeget kidomborító módon. A táblán előforduló minden kifejezés hat nyelven szerepel: magyarul, németül, olaszul, japánul, bolgárul és franciául.

Régi hiányt pótol ez a 100×34 cm nagyságban, a papír mindkét oldalán 10 színben nyomtatott, zsebalakra összehajtogatott képsorozat.

A nyomtatványt Klösz György és fia grafikai műintézet állította elő és beszerezhető: Kókai Lajos könyvkereskedésében, Budapest, IV., Kammermayer Károly-u. 3. Ára 2 pengő 50 fillér. Csoportos rendelés esetén (legalább tíz példányon felül) 2 pengőért bérmentve küldi meg a cég.

A kiadást a m. kir. honvédvezérkar főnöke 51.964/1942. számú rendelettel engedélyezte. A képeket nemes Biczó András készítette.

Figyelmébe ajánljuk főleg a honvédség és csendőrség tagjainak, továbbá leventéknek, cserkészeknek és az iskolába járó többi ifjúságnak, akik azt a »Honvédelmi ismeretek« tantárgyhoz mint tansegédletet használhatják.

Beszerezhető könyvosztályunk útján is.

Bombatámadások nagytávolságra

A tavaszi kedvezőbb időjárás beálltával nagyobb arányú bombatámadásokat hajtanak végre a hadviselő felek. A katonai és polgári célok sűrű egybeépítettsége folytán kifejezetten katonai jellegű célok ellen intézett támadásról már régóta nem is beszélhetünk. A nagy magasságból végrehajtott vízszintes bombavetés szórása elég nagy, a találati valószínűség ennek megfelelően kicsiny s így katonai célpontok közelebbi környezetében polgári célokban is keletkezhetnek károk. Ennek valószínűségét még fokozza az a tény, hogy a támadókat a légvédelmi tüzérség zárótüze, valamint az esetleg felszálló éjszakai vadászok erősen zavarják és a kevéshé harcedzett ellenfelet bombaterhének célzás nélkül, vaktában való vetésére kényszerítik, ami természetesen ismét a polgári lakosság vagyontárgyainak valószínű megrongálására vagy megsemmisítésére vezet.

A légiháború elfajulásával — amely elsősorban az angolszászok bűne — kifejezetten terrortámadások is mennek végbe, amikor katonai fontossággal egyáltalában nem bíró helyek vagy területek ellen intéznek bombatámadást. Az ilyen támadások célja legfeljebb a lakosság háborús akaratának, erkölcsi ellenállóerejének megtörése lehet, de a tapasztalat szerint a terrortámadások eredménye többnyire ennek ellenkezője. A Középeurópa ellen végrehajtott támadásoknál a nagy, az innen intézett ellenakcióknál a kis repülőtávolságokkal kell számolni.

A tengelyhatalmak e téren nagy előnyben vannak, mivel a nyugateurópai megszállt területek légi támaszpontjairól, valamint a déleurópai támaszpontokról gépeik mindenkor a lehető legkisebb távolságot teszik meg ellenséges területen. Ugyanakkor az angolszász és szovjet gépeknek igen nagy távolságot kell állandó ellenséges ellenhatásnak kitéve berepülni, ha mélyebben fekvő célpontok ellen akarnak támadást intézni.

A szigetország 1400 km, a keleti front 1400 km, az északafrikai front 1500—2000 km távolságban van Európa közepétől, tehát az ellenséges akcióknak is ezt a távolságot kell figyelembe venniök.

Vizsgáljuk meg közelebbről egy ilyen támadás műszaki lehetőségeit, a katonai lehetőségektől eltekintve. A támadásra — mint tudjuk — kizárólag többmotoros bombázógépek kerülhetnek alkalmazásra, tehát elsősorban két- és négymotoros nehéz bombázók.

Tisztában kell lennünk azzal, hogy az 1500—2000 kilométeres távolság berepülése oda és vissza legalább 2000×2=4000 km utat jelent. Szeles időben az oda-visszautazásnál a hátszél-ellenszél hatása nem egyenlítődik ki, mivel az ellenszélben csökkentett sebességgel a gép adott útját hosszabb idő alatt teheti csak meg s ez nagyobb üzemanyagfogyasztásban nyilvánul meg. Esetleges szeles időjárás tehát még jobban csökkenti az ilyen nagy távolságra végrehajtott támadás lehetőségeit.

Az időjárási és más légköri nehézségekre, valamint a földrajzi adottságokhoz való igazodásra való tekintettel nem csupán »jól megmérik« a repülési távolságot, hanem még e kerülők figyelembevételével számított távolsághoz is legalább 15%-os üzemanyagpótlást számítanak hozzá. Csakis így érhetnek el megfelelő biztonságot arra vonatkozólag, hogy a rendkívül értékes bombázógép és még értékesebb, fáradságosan kiképzett személyzete a lehetőség szerint vissza is térjen.

A továbbiakban foglalt egyszerű számvetés alapjául két idealizált »típus bombázót« vettünk, az egyik *kétmotoros*, a másik *négymotoros*.

A kétmotoros gép a mai kétmotoros nehéz bombázók átlagtípusának vehető és adatait a következőkép határoztuk meg, mintegy 10 hasonló gép adatainak egybevetéséből:

Repülősúly: 12.000 kg.
Hasznos teher: 5000 kg.
Motorok: 2 drb 1200 LE teljesítményű egység.

A motorok utazóteljesítménye 66%, vagyis 1600 LE. Ezzel az utazósebesség 360 km/óra. Ekkor a fajlagos fogyasztás 0.225 kg/LEóra.

A motorok leggazdaságosabb teljesítménye 50%, vagyis 1200 LE. Ezzel az utazósebesség 320 km/óra, a fajlagos fogyasztás 0.200 kg/LEóra.

*

A négymotoros gép is hat hasonló gép adataiból választott átlagérték. Főbb adatai:

Repülősúly: 24.000 kg.
Hasznos teher: 11.000 kg.
Motorok: 4 drb 1500 LE teljesítményű egység.

A motorok 66%-os utazóteljesítményénél, vagyis 4000 lóerőnél az utazósebesség 405 km/óra, a fajlagos fogyasztás 0.225 kg/LEóra.

*

A motorok 50%-os utazóteljesítményénél, 3000 lóerőnél az utazósebesség 350 km/óra, a fajlagos fogyasztás 0.200 kg/LEóra.

Az előbb ismertetett adatok értelmében a 2000 km távot szélcsendes időben
a kétmotoros gép: 6.2 óra,
a négymotoros gép: 5.7 óra
alatt teszi meg. Az oda-visszaútra legalább ez idő kétszeresére van szükség s a kellő legalább 15%-os biztonság figyelembevételével kerekszámban a következő repülési időre visznek üzemanyagot a gépek:
a kétmotoros gép 14 repülési órára,
a négymotoros gép 13 repülési órára
elegendő üzemanyaggal tölti tartályait.

Meg kell állapitanunk, hogy a 66% motorteljesítménnyel való utazósebességet a gépek nem tarthatják, mert abban az esetben akkora az üzemanyagszükséglet, hogy bombára vagy más hasznos teherre nem jut hely, sőt még a személyzet is kiszorul a gépből!

Emiatt kell használni az említett leggazdaságosabb utazósebességet, amelynek megtartását is pontosan ellenőrizni kell s ez pedig azt jelenti, hogy:

ilyen támadásokra elsősorban csakis éjjel kerülhet sor.

A leggazdaságosabb sebességgel, lefojtott motorokkal haladó gép nem kockáztathat meg ellenséges vadásztámadást, mert ekkor vagy sebességét tartja az üzemanyagfogyasztás gazdaságos értékben való tartására, kis sebessége folytán pedig könnyen lelövik, vagy növeli sebességét, ezzel menekül a vadász elől, de az üzemanyagfogyasztás is alaposan megnő és így feladatát nem hajtbatja végre.

*

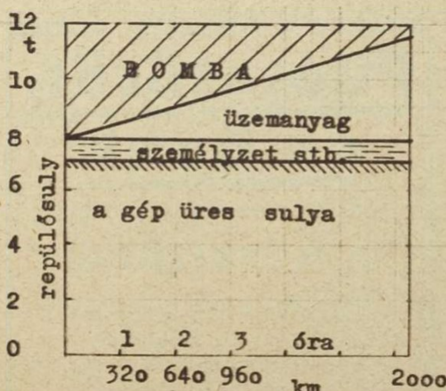
A benzinfogyasztás óránkint az említett adatok figyelembevételével leggazdaságosabb teljesítménynél
a kétmotoros gépre óránkint 240 kg,
a négymotoros gépre óránkint 600 kg.

Ehhez még hozzá kell adni átlag 10% olajfogyasztást is, tehát a gépek üzemanyagszükséglete:
a kétmotoros gépnél óránkint 264 kg,
a négymotoros gépnél óránkint 660 kg.

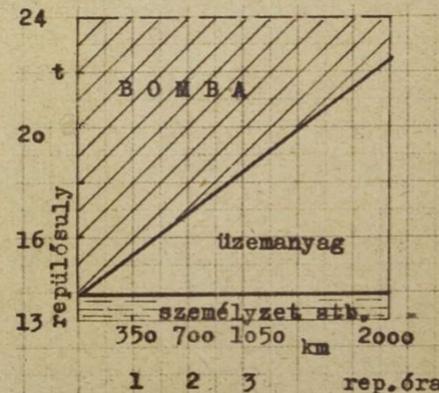
Az említett 14, illetve 13 óra repülési időre tehát
a kétmotoros gép 3700 kg üzemanyagot,
a négymotoros gép 8600 kg üzemanyagot
visz.

*

A gép hasznos terhéből természetesen levonódik még a személyzet és a velük



A kétmotoros gép terhének megoszlása



A négymotoros gép tehermegoszlása

vitt felszerelés súlya is. Ennyivel is csökken a bombateher nagysága.

Ha tehát egybevetjük a gépek tehermegoszlását, a következő kis táblázatokhoz jutunk:

a) Kétmotoros bombázó:

Önsúly	7000 kg
4 fő személyzet	400 kg
4 gp-hoz lőszer stb. egyéb felszerelés	400 kg
üzemanyag	3700 kg
bombateher	500 kg
Repülősúly	12.000 kg

b) Négymotoros bombázó:

Önsúly	13.000 kg
6 fő személyzet	600 kg
6 gp-ra lőszer stb. egyéb felszerelés	300 kg
üzemanyag	8600 kg
bombateher	1500 kg
Repülősúly	24.000 kg.

*

A kétmotoros gép 500 kg bombaterhe olyan kicsiny, hogy ilyen gépekkel csupán *zavarótámadást* lehet végrehajtani. A gép 50—100 kg-os egységeket és gyújtóbombákat vihet.

A négymotoros gép 1500 kg bombaterhe lehet 3 drb 500 kg-os nehéz bomba, vagy megfelelően megosztva kisebb egységeket vihet. Legvalószínűbb azonban, hogy

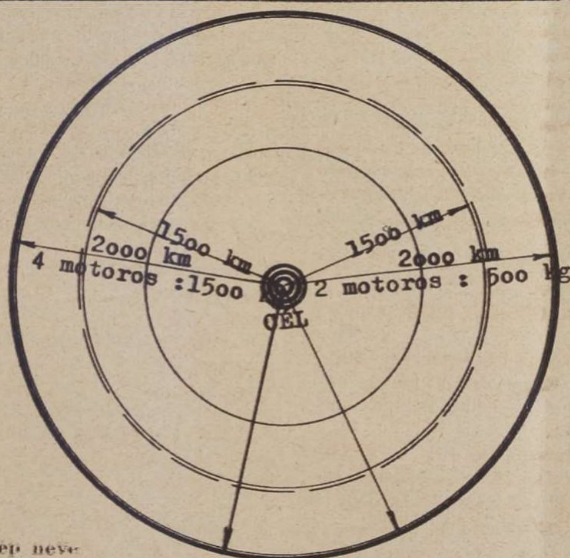
a négymotoros bombázó egy tonna romboló és 500 kg gyújtóbombát visz magával. Ezzel nem csupán komolyabb pusztítást okozhat, de a gyújtóbombák vetésével számos tüzet idéz elő és így csak nehezítheti az elhárítás és mentés dolgát.

Két ábránkon összefoglaltuk a két- és négymotoros bombázó hasznos terhének megoszlását a berepülési távolságra vonatkoztatva. (Tehát minden egyes esetben az oda-visszaút + 15% biztonság által adott üzemanyagszükséglettel számoltunk.) Láthatjuk, hogy hogyan növekszik az üzemanyagsúly a bombateher rovására. A jelenlegi bombázógépekkel tehát az ilyen támadások a gépnek a végső lehetőségéhez közel járó kihasználását jelentik s ezért nagyon sok ilyen támadással a támaszpontok közelebb való eltolódása nélkül nem lehet számítani.

Végül egy táblázatban összefoglaltuk a legfontosabb bombázógépeket s bombaterhüket, amelyek ilyen 2000 km-es támadásnál szóba kerülhetnének.

A végeredmény világos: a támadás lehetősége fennáll, a bombateher korlátozott, de mégis, főleg nagyobb gépek alkalmazása esetén erős kötelékkel tetemes mennyiségre növekedhetik. Támadásra elsősorban kedvező, szélmentes, világos éjszakákon lehet számítani.

A nappalok hosszabbodtával tehát a helyzet az angolszász támadóknak rosszabbá válik, mivel a berepülés, vagy visszarepülés egy részét már szürkületben, az ellenséges vadászerők támadásainak kitéve kell megtenniök ellenséges terület felett. E szempontból tehát a tél lenne a legkedvezőbb támadási időszak, ha más, elsősorban időjárási tényezők nem akadályoznák ekkor a repülőtevékenységet.



A gép neve		
Heinkel He. 111.	2x1175 LE	500 kg
Vickers Wellington	2x1030 LE	500 kg
DB—3F (Szovjet)	2x1200 LE	500 kg
Heinkel He. 177.	4x1520 LE	2000 kg
Focke Wulf FW. 200.	4x1000 LE	1000 kg
Piaggio P. 108. M.	4x1100 LE	1200 kg
Savoia S. 82.	3x1000 LE	700 kg
Avro Lancaster	4x1245 LE	1500 kg
Short Stirling	4x1430 LE	1500—1800 kg
H. P. Halifax	4x1245 LE	1000 kg
Consolidated Liberator	4x1500 LE	1200 kg
Boeing Fortress	4x1200 LE	1000 kg
A. N. T. (Szovjet)	4x1200 LE	1200 kg

REPÜLŐGÉPEK MŰANYAGBÓL

A műanyagok, ennek kapcsán az új gyártási eljárások eredményezik az újszerű megoldások és repülőgéptípusok kifejlesztését. A fémgépeknél már nem a duraluminiumot, hanem az alárendeltebb helyeken közönséges vaslemezt alkalmaznak, az időrabló szegecselés helyett: ponthegesztést. Áramlástechnikai kutatásokat szilárdsági követelményekkel hoznak összhangba. Eltűnnek a kétfedelűek. Merevítések nélküli, behúzott futójú, egészen nagy magasságban szálló zárt és fűtöttkabinú gépek vannak soron; sőt Amerika lázasan dolgozik, hogy **műanyagból** állítson elő préselt törzsű repülőgépeket: órák alatt.

Amennyi erről az új gyártásról megtudható, nagyjából a következő: Miként a villamosszerelvény iparban a műanyagporból fűtött hidraulikus présekkel kapcsolókat, szekrényeket és egyéb tárgyakat állítanak elő, ugyanúgy hatalmas kazánokban fűtött formák közt préseléssel állítják elő a héjszerkezetű repülőgéptörzset 2 félből. A formához az anyagot levegővel felfújt gumizsák szorítja. Emiatt a külsőleg teljesen sima, tehát utánmunkálásra nem szoruló rész belsőleg kissé érdes, de 10 perc alatt kész. A törzshéj két felét utólag kell összeerősíteni. Lényeges, hogy ez a kötőanyag alacsonyabb hőfokon szilárduljon, mint az eredeti alapanyag, különben ilyenkor ismét megolvadna.

Borításhoz használatos 0.5—1 mm vastag falemezt (furnir) műgyanta, karbamid, vagy phenol-filmek közbehelyezésével 60—90 C fokon 70—80 atmoszféra nyomással, néhány órán át préselik, hogy jól telítődjék.

Nyomástól függően az új anyag fajsúlya: $\gamma = 1.3$, húzószilárdsága 1800 kg/cm², nyomó szilárdsága 1000 kg/cm² és csúsztató szilárdsága 1100 kg/cm² körül van. Nem gyulékony, az időjárási behatásokkal, tengervizzel szemben nagyon ellenálló, bár kicsiny a törési nyúlása és csekély a rugalmassági modulusa. Simafelületű, sorozatban gyorsan gyártható, fánál erőteljesebben méretezhető, de sok alakulást, formát igényel és nem lehet tagadni a kezdődő gyártás nehézségeit.

Eddig jobbára sportgépeket gyártottak ilymódon, egy nyomásra: mint a gyermekjátékszereket. Nagyobb gépeknél a két réteg (impregnált) műanyag közé még dróthálóra, vagy fafonadékra ravitt balzafaréteget préselnek, más gyáraknál pedig műanyagba ágyazott szövedékbetétet. Mindez még véglegesen nem alakult ki, mégis fában bővelkedő országok, pl. Olaszország növekvő érdeklődéssel kísérik a kísérletek eredményeit.

S. J.



ÚJ OLASZ ÉJSZAKAI VADÁSZGÉP

Északolaszország ipari gócpontjai s legujabban Délitália, valamint Szicilia fontosabb támaszpontjai gyakori célpontjai az angolszász légihaderő támadásainak. Olaszország háborús akaratának megtörésén kivül az aránylag kevésszámú iparosodási góc köré csoportosult olasz hadiipar elpusztítását szeretnék ezekkel a támadásokkal elérni. Az olasz nép törhetetlen harcikedvvel fogadja ezeket a céljukat tévesztett terrortámadásokat és a leleményes olasz müszaki tehetség új, tökéletesebb fegyverekkel áll szembe a támadókkal.

Az éjszakai légitámadások elhárításában az ujjáéledt és minden tekintetben kifejlődött éjszakai vadászgép ismét nagy szerephez jutott. Pontos statisztikákat ismerünk a német éjjeli vadászok tevékenységéről, harci sikereiről s tudjuk, hogy a fizika és a müszaki kutatás legújabb vívmányainak bekapcsolásával különleges harci módszerekkel veszik fel a harcot az éjszakai betolakodókkal.

Az olasz éjszakai vadászkötelékeket legújabban, leváltva a már elavult FIAT CR. 42. kétfedelűeket, újmintájú, együlésesekkel szerelték fel. A CR. 42., minden idők legjobb vadászkétfedelüje ebben a feladatkörben is nagyszerüen megfelelt, söt most, éjszakai vadászgépként való kiöregedése után sem ment jól megérdemelt nyugdíjba, hanem csatarepülőgépként avatkozik bele a földi erők küzdelmébe.

A CR. 42. közvetlen utódja a Macchi-Castoldi C. 200. egyfedelü lett, de ebből a gépből készitették a C. 202. nappali vadászegyülésest, amely bármely más idegen gyártmányú vadászgéppel egyenrangú. Éppen ennek következtében a C. 200. gépek nagyrészét átépitették C. 202. mintájúra. Emiatt az éjszakai vadászkötelékektől is elvonták a C. 200. gépeket.

Igy kerültek ide a Fabrizi F. 5. mintájú együlésesek.

Fabrizi neve itt nem a gyártó céget jelenti, hanem a gép tervezőjét. A gépet egyébként a Caproni-Vizzola S. A. müvek gyártják nagy számban.

A Caproni-konszern nagyarányú terjeszkedésére jellemző, hogy a milánói törzstelepen és annak több, vidéki kisebb gyárán kivül más cégeket is felvásárolt vagy részben magába olvasztott. Igy a Reggio Emilia-i Off. Reggiane S. A., a Re. mintájú gépek, így a Héjja gyártója is már több év óta Caproni-érdekeltség s a nagy fasiszta fegyverkezési programm keretében vállalta a cég a vizzolai Caproni-Vizzola S. A. berendezését, felszerelését és üzembentartását is. Az Aeronautica Umbra S. A. cég is valószinüleg ebbe az érdekeltségbe tartozik.

A Magyar Szárnyak már régen beszámolt a legújabb olasz gépek sorában a Ca-Vizzola F. 5. gépről. Most érkezik hozzánk illetékes forrásból a hír, hogy az F. 5. mintájú gépeket az olasz éjszakai vadászkötelékekhez rendszeresítették.

A F. 5. prototipusával egyidejűleg megépítették az F. 4. gépet, amely folyadékhütéses 12 hengeres motorral repült. Mivel a DB-motorokra a nappali vadászgépekhez nagyobb szükség volt, a rendszeresitésre a csillagmotoros kivitel került.

A Caproni Vizzola F. 5. gép 840 lóerős FIAT A. 74. RC. 38. motorral vagy az 1000 lóerős Piaggio vagy Alfa Romeo csillagmotorral repül. A FIAT motorral legnagyobb sebessége 510 km/óra volt, félhivatalos adatok szerint valószínű, hogy az erősebb motorral felszerelt szolgálati tipus ennél gyorsabb.

A gép fegyverzetéről, pontos méretadatairól még nem jutott semmi sem nyilvánosságra. Mindenesetre már kiállták a tüzpróbát a F. 5-ösök, amelyek ismét öregbítik a Caproni cég világszerte elismert jóhírnevét és alaposan kiveszik részüket az olasz félsziget védelméből.

n. e.

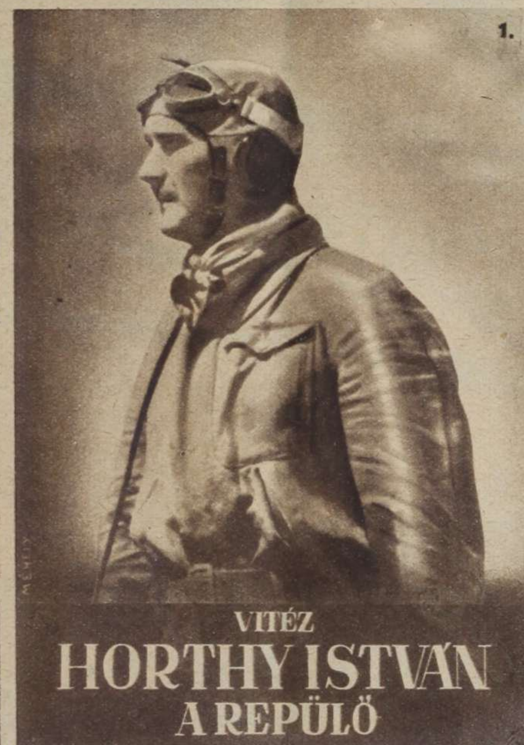
Könyvkiadványaink

















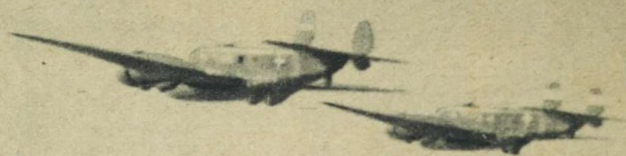






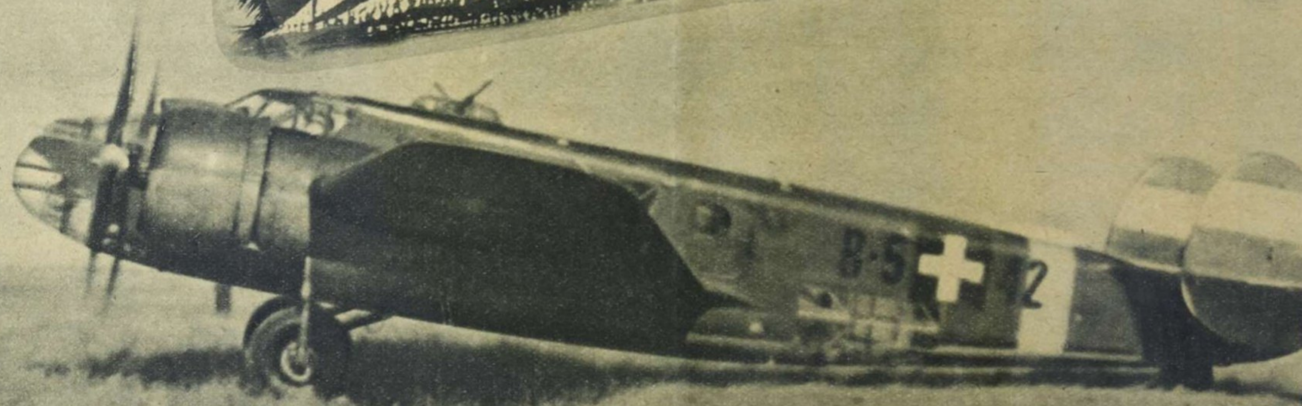
MEGRENDELHETŐK A MAGYAR REPÜLŐ SAJTÓVÁLLALAT KÖNYVOSZTÁLYÁN. — RÉSZLETRE AZ EGÉSZ SOROZATOT SZÁLLÍTJA A REPÜLŐSAJTÓ PROPAGANDA OSZTÁLYA: BUDAPEST, RÓZSA-UTCA 111. AZ 1. SZ. KÖTET ÁRA 20 PENGŐ, A TÖBBIEKÉ KÖTETENKÉNT 8 PENGŐ

Zárt kötelékben az ellenséges célpont ellen









Még pihen a gép, de...

egy óra multán már a Szovjet ellen indul



Előttünk az első raj gépei...



RCA SZOVJET FÖLDÖN

Magyar és német bajtársak közös repülőtéren



Szovjet célpontok felett



A szélsebesség fontos adat



A HADERŐNKÍVÜLI REPÜLÉS ÓVODÁJA

Írta: SZÉKELY MIHÁLY okleveles gépészmérnök

I.

Alábbi cikkemet két évvel ezelőtt írtam; időszerűségét akkor német és magyar férfiak nyilatkozatai adták meg.

Most a vitorlázó repülés pihen, a gépek tavaszi megjelenésükre csinosítják magukat. Míg a télvégi ködök elmúlnak és a repülőterek felszáradnak, nyugodtan meg lehet beszélni témánkat, amely nem veszíthet semmit időszerűségéből, míg megoldását meg nem találtuk.

Félreértések elkerülése végett megmondom, hogy a repülés óvodája alatt a repülésnek oly fokú elsajátítását értem, amely vitorlázó gépeknél a C.—, polgári motoros gépeknél pedig az A— igazolványra jogosít, mindkét esetben tehát az ú. n. elsőfokú kiképzést jelenti. Eszerint kezdő foknak is mondhatnók.

Közérdekből kérem az olvasókat, hogy a kérdéshez a magyar repülés szeretetével és építő szándékkal, de a legszigorúbb tárgyi szempontok érvényesítésével szóljanak hozzá. — Különösen azokhoz a régebbi korosztályokhoz fordulok e kéréssemmel, akik a repülést maguk is a régi módszerrel, együléses gépeken tanulták meg. Érdekesek adataik arról, hány felszállás után érezték magukat otthonosan a levegőben és az egyedülrepülést mennyiben érezték veszélyesnek.

II.

A Magyar Szárnyak 1940. évi 16. számában beszélgetés alakjában szakértők véleményét közli a motornélküli repülésről. Az olvasó már-már hajlandó bizonyítottnak elfogadni, hogy a motornélküli kiképzésen kívül *más* szóba sem jöhet és a motornélküli repülésre kiadott összegek a *legjobb* célt szolgálják.

Vélemények azonban homlokegyenest ellentétesek lehetnek. Az egyik szerint »... a motornélküli repülés csak gyerekjáték, minden komoly jelentőség nélkül...«, a másik szerint »... a Lufthansa minden pilótájától megkívánja, hogy a C-vizsgát letegye és a motornélküli repülésben gyakorlott legyen...«

Nézetek jobban már aligha térhetnek el egymástól. — hogyan lehet itt eligazodni?

Tény, hogy számos igen kiváló motoros repülő van, aki soha nem ment át motornélküli kiképzésen és ennek nem is érzi hiányát. Ebből következik a legszigorúbb logika szerint is, hogy a motoros repülésnek a motornélküli nem szükséges feltétele. Annyi meteorológiát minden motoros repülő elsajátít, hogy a Pamir-fensík és az Andesek fölött ne érjék meglepetések. Ha egyszer hallott thermikekről és a földi akadályok széleltérítő képességéről, akkor *majdnem* eleget tud a motoros repülés céljaira.

Tény ezzel szemben az is, hogy minden tapasztalat, melyet a levegőben meg lehet szerezni, a motoros repülőnek is hasznára válik; így tehát azok a tapasztalatok is, melyeket mint motornélküli repülő szerez. Már csak azért sem lehet a motornélküli repülést puszta gyerekjátéknak tekinteni.

Meg lehet érteni, különösen a német szakértőt, aki a Lufthansa követelményét szükségesnek ítéli. Azt hiszem azonban, hogy a forgalmi pilótával szemben annak a követelménynek a felállítását, hogy a motornélküli repülésben jártas legyen, a különleges német viszonyokban kell keresni. Én a dolgot így értelmezem:

A békediktátumok Németországot éppen úgy eltiltották a motoros repüléstől, mint bennünket. A németeknek a háború után hatalmas repülőgépiparuk, tervezőik, munkásaik, iskoláik, anyaguk stb.-jük maradt: nem csoda, ha repülnivágyásuk mindezek birtokában útat és módot talált, hogy vágyuk ki is elégüljön. Ott volt különben is előttük a klasszikus példa, a világ első motornélküli repülőjének, Lilienthalnak működése.

A szakmabeliek tudják, milyen tömeget vonzott és mekkora ipart hozott létre Németországban a motornélküli repülés. Ezen a téren a németek az egész világ tanítómesterei voltak és siklógépeiket a világ minden tájára szállították.

Mikor aztán lehetőség nyilt a forgalmi repülésre, egészen természetes, hogy forgalmi pilótákul a motornélküli repülésben jártasokat választották, hiszen valószínű, hogy jobb híjján, volt háborús pilóták is siklórepüléssel tartották magukat gyakorlatban.

Más azonban a helyzet nálunk. Hol van nekünk viszonylag is, annyi motornélküli pilótánk, különleges aviatikai iskolánk és iparunk, hogy ezeknek együttes feszítőereje éppen a motornélküli repülés irányában kényszerítene bennünket haladni? Vagy, hogy a motoros repülés bármely területén előnyt kelljen adni a motornélküli repülésben is ügyeseknek?

Elismerem, hogy a pilótakiképzéshez két út vezet: a francia mondás is azt tartja: Il y a deux écoles. Ha azonban igaz, hogy, mint fentebb mondtam, a motoros repülésnek a motornélküli repülés *nem* elengedhetetlen feltétele, akkor a motornélküli kiképzés kerülő út. Átmenetnek tekinteném azt, ami eddig a motornélküli kiképzés terén történt, mint ami megtette kötelességét és a rendelkezésre álló eszközöket ezentúl fokozottabban a motoros kiképzésre fordítanám. De már itt utalok fejtegetésem második részére, amelyben a megoldásról szólok.

III.

Állítom ugyanis és vállalkozom annak bizonyítására, hogy ugyanazzal, vagy nagyobb biztonsággal, pilótánként kevesebb költséggel, lényegesen több motoros repülőt lehet kiképezni a repülőtudás azon *fokára, melyen a motornélküli repülők kiképzését befejezettnek szokás tekinteni*, — mint a motornélküli kiképzéssel.

A motornélküli repülő a C-vizsga letételével szűnik meg kezdő tanítvány lenni. E vizsgára bocsájtásnak feltétele minimálisan 60 felszállás. Hányszor kellett őt ezalatt kilőni? Hányszor kellett a gépet hegynek felfelé cipelni? Mennyi idő telt el az első és a 60-ik felszállása közt? Hány segítőre volt szüksége? Mennyi villamospénzt költött el? Hányszor forgott veszélyben ő maga és a gép? Hányszor ment ki a Hármashatárhegyre hiába, mert nem került rá a sor?

Az 1940. évi november havi üzemi jelentésekből ki lehet számítani, hogy e hóban 982 iskolai repülés volt a magyar vitorlázó telepeken. Nem vettem figyelembe a teljesítményrepüléseket, mert ezeket nem tanítványok, hanem kész vitorlázók végezték.

Ezekre a repülésekre, a C-vizsgákat is beleszámítva, összesen 655 perc kellett. Egy felszállásra tehát kb. 40 mp. esett. Ez a szám inkább magas, tehát kedvező, mert a C-vizsgák időinek és felszállásainak levonásával felszállásonként jóval kisebb átlagidő adódnék.

Azt jelenti ez a szám, hogy a gépek minden 40 mp-ben ki vannak téve a leszállás kockázatának. Ugyanezt el lehet mondani a vezetőről, akár testi, akár idegbeli kockázatát vesszük. Egy C-vizsgára bocsájtott növendék tehát legalább 60-szor 40, azaz 2400 mp-nyi vagy félórai repülésért 60-szor kockáztatta a nyakát és ugyanannyiszor cipelte hegynek fel a masinát, hogy éppen levegőt szagolhasson.

Ideális állapotnak ezt aligha nevezhetjük.

Felmerül a kérdés, hány gépre van ilyen körülmények között szükség, ha a növendékek komoly számát akarjuk bevezetni a repülés rejtelmeibe. És ha már bevezettük, akkor is a növendékeknek csak átszállójegyük van a motoros gépekre: a motort, gázadagolást, a gurulást, a kerékre leszállást stb.-t még ott külön meg kell szokniok. Ezek jutnak eszembe a repülőkiképzésnek arról a fokáról, melyet a repülőkiképzés óvodájának neveznék.

Ami mellett lándzsát törnénk, az a motoros kiképzés óvodája.

Ennek is van múltja és pedig régibb, mint a motornélkülinek, még ha a repülés gyakorlati megoldása a siklórepüléssel kezdődött is. A legelső motornélküli repüléseket ugyanis egészen elszigetelt

jelenségeknek kell tekinteni (Lilienthal, Wright-testvérek), melyeknek a »Békeszerződések« nélkül talán nem is lett volna soha folytatása. Wright-ék maguk abba hagyták motornélküli kísérleteiket, mihelyt elkészült motorjuk, légcsavarjuk, kieszelték katapultjukat és főképpen, mikor megkapták gépükre a kért szabadalmakat.

Mikor a franciák neszét vették a Wright-féle siklórepülésnek, náluk is akadt siklórepüléssel kísérletező. De csakhamar átjött Wright Európába és a siklórepüléseket mintha elfújták volna. Viszont mint májusi eső a növényzetre, úgy hatottak Wright európai szabadalmának eladását célzó repülései az európai motoros aviatikára.

Az ettől az időtől egészen a háború kitöréséig (1914), sőt valamivel azon túl is, terjedő időszak tanulságai hasznosak a repülő óvoda szempontjából.

Ilyen szempontból nézve ezt az időszakot, megállapíthatjuk, hogy úgyszólván minden kísérletező arra törekedett, hogy maga készítsen repülőgépet magának; — majd minden kísérletező önmagától tanulta a repülést, mert az akkori gépek túlnyomórészt együlésesek voltak. — Ha figyelembe vesszük, hogy e kísérletezők, természetesen, mind gyakorlatlanok és a gépek kivitelükben és repülőtulajdonságaikban, túlnyomórészben igen gyatrák voltak, csodálkozni kell a történt balesetek csekély számán. A legtöbb baleset még »berepült« és »szériában gyártott« gépekkel (Blériot) történt, olyan pilótákkal, akik már »tudtak« repülni. Ezek a megállapításaim, csekély megszorításokkal az egész világra vonatkoznak és megszorítás nélkül hazánkra is. A magyar repülés úttörői igen súlyos helyzetben voltak, hiszen nagyon távol estek az akkori repülőközpontoktól. Teljesen saját derekasságukra és merészségükre voltak utalva, oktatás és irányítás nélkül. Vegyük még ehhez azt az igen fontos körülményt, hogy nálunk az automobilizmus is gyerekcipőben járt, akkor: nem volt ember kéznél, aki a megmakacsodott motoron segíteni tudott volna és ha volt is néhány, ki tudta azok szolgálatát — pénz hiányában — igénybe venni?

Mindezek ellenére a Rákosról számos pilóta és repülőgép került ki, akik és amelyek fejlődőképességüket bebizonyították.

Nem kívánom részleteiben tárgyalni az aviatika kezdetének történelmét, de a felhozottakból le akarom vonni azt a csalhatatlan tanulságot, hogy vannak gépek és vannak módszerek, amelyeket a motoros repülő óvoda céljaira ma is hasznosítani lehet.

Csupán még egy példát akarok felemlíteni azok megnyugtatására, akik a repülőkiképzés kezdetén aggályoskodnak az egyedül repülés miatt.

1914 augusztus 8-ától október 26-ig az aspernj altiszti repülőiskola oktatója voltam. Ezen idő alatt elemiiskolai műveltségű fiatal altisztek voltak tanítványaim, számszerint 35-en. A kiképzésre három Taube állott rendelkezésünkre, mely köztudomás szerint együléses gép volt, kb. 70 km/ó sebességgel.

A kiképzésre rendelkezésre álló napok száma, leszámítva a vasárnapokat és az erősen szeles napokat, kereken 55 volt. A kiképzési eredmény tehát 1.6 naponként 1 pilóta. Ha átszámítjuk órákra, figyelembe véve, hogy mindig csak minimális szélben engedtem őket el, tehát a szélcsendes napokon is csak a reggeli időben legfeljebb 5 órát repültünk, — a legnagyobb biztonsággal számítva is, egy növendékre $5 \times 55.35 = 8$ óra jutott.

Ezzel a »végzettséggel« a fiatal pilótákat repülőszázadokba osztották be és kivitték a harctérre. Számos ma is élő parancsnokuk tudná megmondani, hogy váltak be. Egyik tanítványom itt él köztünk, ő pilótaságával vitéz lett. A világért sem állítom, hogy ennyi tudás ma is elegendő.

Nagyon ki szeretném emelni azt, hogy az egész kiképzés alatt még egy drótunk sem szakadt el. Ez pedig olyan »Drahtverhaus«-nál (drótakadály) jelent valamit. Ez magában foglalja természetesen azt is, hogy tehát a legcsekélyebb baleset sem fordult elő.

Ez a példa alkalmas annak igazolására is, hogy a motoros kiképzés olcsó is (de mindig az óvodára gondolok), hiszen a kiképzést e fokon a sok törés drágítja meg.

Ujabb időben Európa több országában és az Egyesült Államokban számos olyan könnyű motoros repülőgép készült, mely a szem előtt tartott cél megvalósítására alkalmas, ha figyelembe vesszük a szerkesztésnél azokat a körülményeket is, amelyeket a tökéletesen kezdő növendék biztonsága megkövetel.

A gyakorlati élet nyomására a Nemzetközi Motornélküli Repüléstanulmányi Társaság (ISTUS) a repülőgépek új kategóriáit állította fel, az ú. n. motoros vitorlázórepülőgépet. Ezekből egy- és kétülésesek készülnek és üzemben tartásukat minden állam saját belátása szerint szabályozza.

Senki előtt, aki a mai gépek kivitelével, repülőtulajdonságaival csak némileg is tisztában van, nem lehet kétséges, hogy a kiképzést ma még lényegesen olcsóbbá lehet tenni, mert az ilyen óvódagépnek beszerzési ára alacsonyabb és mert a motor az akkoriaknál lényegesen kisebb teljesítményű lehet, ezzel az üzemköltség is csökken. Azonos számú gépnek ma kisebb hangár kell, vagyis a repülőgépszínre eső költség is csökken, a régebbi viszonyokhoz képest.

Az sem lehet kétséges, hogy ilyen óvódai kiképzőgépet, követelményeinek helyes megállapítása után, nem egy magyar tervező meg tud szerkeszteni.

Ezt a típust mielőbb ki kell hozni. Az iránta észszerűen támasztható követelményeket saját tapasztalataimból jól ismerem és a sikerért vállalnám is a felelősséget.

Sikeren értem a sok óvodát végzett pilótát és annak a vágynak a teljesülését, hogy »az első lovas nemzetből repülő nemzet lehetünk.«

Nem taglalom itt tovább ezt a kérdést. Csak hadd idézzek még:

»Az ország sok helyén várja az ifjúság, hogy repülhessen.«

ITT A TAVASZ...

Ismét új repülőévad köszöntött ránk, a háború harmadik gondterhelt esztendejével. A Gondviselés kegyéből szokottnál korábban fújdogálnak a böjti szelek s tavaszi felhők húznak az égen. A szárnyaló ifjúság reménykedő pillantása vizsgálja az eget s lesi a kumuluszok fejlődését. Lélekben ott szárnyal az emelkedettebb régiókban s áthidal végtelennek tetsző távolságokat. Határainkon túl lángol az ég alja s a háború szele elsodor sportot, romantikát, nem szállhat tehát korlátokon át. De itt, a Kárpátok koszorúján belül is sok szép feladat vár megoldásra s a szerencsét még kötöttségünkben is aranyjelvényhez segítheti.

Hiba lenne, ha a sorstól országunknak juttatott viszonylagos nyugalom túlzott biztonság illuziójába ringatna bennünket. A sport légkörében is háborúra készülünk s tevékenységünket a katonás szellem hatja át. Fegyelmezünk és fegyelemben élünk. Önmegtartóztatással, a törvények tiszteletében végezzük munkánkat s fegyelemben végeztetjük másokkal is.

Rend a lelke mindennek! Rendet teremtünk saját portánkon és rendet tartatunk a ránkbizottakkal is.

Az oktatói karra komoly feladatok várnak. Munkájuk jelentősen megnehezült. A háború pszichológiája a fegyelem meglazulása s ezzel a munka értékének s az életek biztonságának gyengülése. A nélkülözések mellett, hányatott körülmények közt töltött idő a harctér küzdőinek szellemét sokszor jelentősen megváltoztatja. Az egyik napról a másikra élő, bizonytalan holnapnak elébenéző harcos gyakran leveti magáról a kultúra köntösét s szélsőségekre hajlamos. Szelleme átragad a hátországiakra is s párosulva a nagyvárosok könnyű fajsúlyú elemeinek jasszos, jampeces stílusával, jobb sorsra érdemes ifjúságunkat is hatalmába keríti.

Figyeljétek meg azt a hányaveti, lélekénélküli hangot, mely hovatovább repülőifjúságunk szellemét is teljesen megrontja. Közönséges, gyakran trágár hangnem — ez volna a »férfiasság«, a nagykorúság kiteljesülése... Felelőtlen, hetvenkedő magatartás, jasszos kifejezések tobzódása, ostoba és durva tréfák — ez volna a »bennfentesség és szakavatottság« kifejezője. A repülőket mindig jellemző összetartás, bajtársiasság, önzetlenség és támogató készség lassan már csak fehér holló s az áldozatkészség szinte ismeretlen jellemvonássá lett, amely nem is

mindig ér célt, mert a rosszhiszeműség a szándék jóságát is hajlandó kétségbevonni.

Ezeknek a jelenségeknek a magyarázata is a háborús légkör lazaságában rejlik. Álszent farizeuskodás volna a tényt tagadásba venni, mert hiszen látjuk s kihatásaiban sajnálattal érezhetjük. Az a körülmény, hogy a repüléshez tóduló fiatalság áldozat nélkül jut már szíve vágyának teljesüléséhez, nem juthat a hivatás megbecsülésének csökkenésében kifejezésre. A reményteljes ifjú, aki úgy csöppen a repülés fenséges élvezetébe, ahogy azt elődei még csak nem is álmodhatták, érezze az állam és társadalom gondoskodásában a nevelését kísérő szeretet és jóindulat megnyilatkozását, amellyel szemben hálára s önmaga fokozott megbecsülésére kötelezett.

A leventetörvény a haderőn kívüli repülőkiképzésbe kerülő ifjúság katonai nevelését is a repülőoktatóra bízza ott, ahol leventeoktató nem áll rendelkezésre. Ez pedig gyakorlatilag annyit jelent, hogy a repülőoktató a reábízott ifjúságnak egyúttal atyai nevelője is, mégpedig repülő és pedagógiai vonatkozásban egyaránt. Ha lelkiismeretesen vizsgáljuk a kérdést, rá kell jönnünk, hogy a repülőoktató feladata ezzel megközelítőleg azonossá vált a tanítóéval, illetve tanáréval, aszerint, milyen szellemi és iskolai képzettségű ifjakkal van dolga. Az oktató hetenként egy-kétszer, de a szünidei nagy táborok alatt heteken, sőt hónapokon át valóban együtt él növendékeivel s ezzel növendékei magánéletének is sáfárjává lett.

Ebből természetszerűleg következik, hogy az oktató növendékeinek már nem csupán manuális, hanem pedagógiai értelemben is vezetőjévé, irányítójává válik s működése jelentős módon kihat a rábízottak lelkületére és szellemére. Az ifjúság haderőn kívüli repülőkiképzése éppen azt a réteget öleli fel, mely lélektanilag legfogékonyabb korszakát éli. Ha ehhez még tekintetbe vesszük, hogy a repülőifjú kiképzése során nem is a nem mindig kedvelt iskola padjaiban szorongja át az ugyancsak nem mindig kedves tantárgyak óráit, hanem a szívének, lelkének legféltettebb álmainak megvalósulási légkörében él, nem lesz nehéz elképzelnünk, hogy a repülőtáborban töltött hónapok az ifjú életének legfeledhetetlenebb időszakát jelentik s az itt szerzett benyomások kihatással lesznek egész életére.

Az oktatónak tehát komoly felkészültséggel és átérzéssel kell hivatását betöltenie, amely számára nem mindig élvezetet, annál több áldozatkészséget feltételező fáradozást és súlyos kötelezettséget jelent. Az az oktató, aki megbízatásában nem elhivatottságot, csak mesterséget érez, aki teljesítőképességét és munkakifejtésének mértékét javadalmazásával hozza összefüggésbe s fizetése arányában mérlegeli, a rábízott ifjúságnak nem nevelője, hanem exercíroztató sarlatánja, akinek keze alól talán jó repülési készségű, de semmiesetre sem jószellemű ifjak kerülnek ki. Az utóbbiakból pedig nem kérünk! Még háborúban sem!

Az egészséges szellemet persze az oktatónak kell kezdeményeznie és képviselnie, elsősorban saját magával szemben alkalmazott egészséges önkritika és megtartóztatás útján. Ha azonban körülnézünk berkeinkben s az utóbbi idők eseményeit latolgatjuk, megállapításunk nem lesz egészen megnyugtató. Minduntalan találkozunk olyan jelenségekkel, amelyek azt mutatják, hogy oktatóink egy részéből, főleg saját cselekedeteik megítélése tekintetében hiányzik a tárgyilagosság.

Nagyon szép, sőt egyenesen elbűvölő látvány, mikor valaki a műrepüléstől letiltott géppel 100 méter lekapcsolási magasságból »vág le néhány vagány lupingot«, miként épületes és gondolkodni tudó repülőink idegeire határozottan zsongítólag ható az a mutatvány is, mikor másik kitűnő repülő 1200 méteres kötéllel sorozatosan 400 méterre csőröl fel gyanútlan növendékeket s ezt a tényt (vagy van, aki kétli?...) a repülési naplóikban bevezetteti.

Vagy említsük azokat, akik abban élik ki az izgalmak érzékeket bizsergető gyönyörei utáni vágyaikat, hogy ezerszeresen visszaélve a Tücsök, Isten- és Rubikadta türelmének s jóindulatának végtelenségével, addig kísérleteznek a gép húzott kormánnyal való égbelövetésével, míg végre sikerül a Tücsköt sebességvesztésbe kínozniok, hogy aztán egy oldalirányú egyszerű lecsúszást — dugóhúzóba esésnek minősítsenek!...

Az oktatónak kell jó példával elöljárnia, mert csoportja magán viseli oktatójának jellegét. A serdülő ifjúság puha massza, melyet avatott kezek remekbe formálhatnak, míg hozzá nem értő keze alól silány giccs kerül csak ki.

Nekünk ma jobban, mint valaha, egészséges szellemű és lelkületű ifjúságra van szükségünk, mely lelkében, jellemében, magatartásában egyaránt erényeket juttat kinyilatkozáshoz.

A fegyelemre való nevelés azonban korántse jelentse az ifjú ambiciók megkötését! A lélek szárnyalását szabaddá kell tenni s erőnek, bátorságnak meg kell nyilatkoznia. Rátermettséget érvényesüléshez juttat a jó oktató, anélkül azonban, hogy utat engedne a szertelenséghez. Éppen az a mérséklet, mely felismeri és idején alkalmazza a korlátokat, juttatja kifejezésre az ítélőképességet s ez az ítélőképesség és önbírálat, még inkább az önfegyelmezés csak az eszközök, amelyek nélkül a repülés biztonsága el sem képzelhető.

Napjainkban a közszellemet valami sajátos kishitűség és indokolatlan s magyar lélekhez méltatlan félelemérzet hatását át. Ez, a minden bátorságot feltételező tettkészségtől való tartózkodás, sőt ellenszenv, hovatovább a szülők engedékenységének csökkenésében is megnyilvánul. A balesetektől való félelem, amely a legutóbbi halállal végződött s pár nappal később, egyik ismertebb oktatónk önbírálat hiánya folytán egy orosz géppel csaknem tragikus véget ért repülése nyomán még csak megerősödött, csak úgy küzdhető le, ha a fennálló rendeletek és szabályok kritikanélküli feltétlen megtartásával és megtartatásával a repülés biztonságának — az emberi lehetőségek határain belül való megszilárdítását előmozdítja.

vitéz Hefty

Adományok

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAPRA

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1943. évi február hóban — érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Bakonyszentkirály község 30.— P, Bejegyertyános község 10.— P, M. kir. bev. köz. Nagykáta 24.80 P, Bese János, Kassa 10.— P, Sótony község 10.— P, Szombathelyi Tankerületi Főigazgatóság 8144.19 P, Muraszombati m. kir. áll. gimn. VI. osztályának adománya 4.— P, Mosonmagyaróvár város 630.— P, Vermes község 30.— P, Tolna vármegye 2225.— P, Hegyeshalom község 300.— P, Komárom város 500.— P, Orbán K. Sándorné, Kibéd 1.20 P, Várpalota község 500.— P, Tanügyigazgatási Tisztv. és Felügyelők Országos Egyesülete, Budapest 50.— P.

Szomjas a „Tante Ju"

FUTÁRGÉP INDUL

Még pihen a futárgép, de nemsokára szorgalmas kezek veszik munkába



A földön a futárgép olyan, mint a rák: hátrafelé jár



Sok üzemanyag kell a hosszú útra



Feneketlen a gép gyomra: minden elfér benne



AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL.....

(6)

— Mi az ön kötelessége, Huber úr, a megérkezés után? — fordult a felügyelő a kapitányhoz.

— Leadom a jelentésemet és a menetokmányokat. Ezután szabad vagyok mindaddig, amíg a Rio de Janeiro felől jövő, járathoz csatlakozva, vissza nem kell térnem a clipperemmel Hamburgba.

— És ez a repülőgép?

— Ez is itt marad és felülvizsgálják. Az utasoknak át kell szállniok egy másik gépre, amely tovább viszi őket Porto Praia felé.

— Oh... ez megnehezíti az esetet. Önnek egyedül engedélyt adok, hogy partra szállhassék és jelentést tehessen a légiforgalmi társaságnak. A személyzet többi tagja itt marad a hajó orrában... Tudom, hogy fáradtak vagytok gyerekek, de legyetek türelemmel!

— Nem fogunk síránkozni! — válaszolt Wilmer és a többiekkel együtt elvonultak a hajó elején levő kabinokba.

A hordágyat vivő detektívek az orvos kíséretében elhagyták a repülőgépet. Jól lehetett hallani, amikor a motorcsónak eltávolodott.

— Nyissátok ki az ablakot! Köszönöm és most kérem a pincérnőt...

A kerekded ablaknyiláson át látni lehetett a naptól beragyogott zöldes vizeket.

Lupita — látszólag — nyugodtan ült le a rendőrfőnökkel szemben és merészen állta annak merően rászegezett tekintetét.

Megadta személyleírását, amelyből kitűnt, hogy már három éve szolgál a légiforgalomnál és három hónapja az óceánköziforgalmat bonyolító nagy repülőcsónakokon. Ezután a vizsgálat tárgyát alkotó esetről mondotta el mindazt, amit már Hubernak is felsorolt.

Dani kérdésére kijelentette, hogy nem volt tudomása arról, hordott-e magánál Mahler értéktárgyakat.

— És most beszéljünk a teáról, gyermekem — mondta Lamarra jószívűen. — Amikor ez a szerencsétlen öntől kérte...

— Lenn voltam a folyosón. Felmentem a bárba és megmondtam Joselitonak, hogy készítse el.

— Miként mondta meg? Említette-e az utas nevét vagy kabinjának a számát?

— Éppen itt volt a zavar. Én nem mondtam mást, mint: »Egy teát!« és Joselito már készen is nyujtotta nekem. Fáradt voltam már és nem jeleztem, kinek viszem, hanem azonnal elindultam vele. A pincér nemsokára tudtomra adta, hogy ezt a teát Selbius úr részére készítette, az 5. sz. kabinba... s gyorsan átadott nekem egy másikat, hogy az esetleges szemrehányásokat elkerüljük.

— Ennélfogva azt a teát, amit Mahler úrhoz vitt, a bárpincér Selbius úrnak szánta... Voltak a közelben mások is, amikor a teát átvette?

— Valaki?... Az utasok közül?... Nem emlékszem. Amikor azonban a teával együtt lelelé haladtam a lépcsőn, szembetalálkoztam Rayner kisasszonnyal, a filmcsillaggal. Igen, ez biztos. Az a fiatalember kísérte, aki az egész út alatt a társaságában volt.

— Hogy hívják?

— Mertens. Meg kellett állnom és félrehuzódnom, hogy mellettem fölmehessenek. S íme, most emlékszem, volt még egy másik személy is a közelben ebben a pillanatban... Egy férfi az utasok közül. Nem láttam az arcát, mert a színésznőt bámultam. Hallottam, hogy közelembe ért, de azután megfordult és visszatért, mintha csak lemondott volna arról, hogy a bárba menjen.

— És ön kezében tartotta a tálcát a teával együtt?

— Igen.

— És nem ismerte fel azt a férfit hátulról, az öltözéke színéről?

— Nem ügyeltem rá!

— Elmehet és küldje ide Joselitot. Nevezett hozzon magával egy tálcát teával, csészével, cukorral együtt.

— Azonnal uram.

Lupita eltűnt és nemsokára megjelent a kubai. Felhajtotta a falraszerelt csapóasztalkát és arra helyezte a tálcát.

— Üljön le. Hogy hívják?

— José Caliento. Habanai. Szakács és bárpincér. Négy évig az Egyesült Államok vasútvonalain működtem és utána kerültem a légiforgalomhoz és...

— Egy pillanatra.

Lamarra figyelmesen végignézett rajta. Az egész ember megrettentnek látszott és tekintete gyanus volt.

— Nem találkoztunk már valahol Joselito? Nem volt még sohasem dolga rendőrséggel?

— Nem, uram! Ha büntetett előéletem lenne, nem vettek volna fel ide.

— Beszéljen hát arról a teáról, melyet a pincérnő rendelt. Volt tudomása arról, hogy kinek a részére kell?

— Nem. Néhány perccel előbb az egyik utas, Selbius úr, arra kért, hogy küldjek egy teát a kabinjába. Ennélfogva, amikor Lupita a teát említette, azt hittem, hogy erről van szó.

— És ki volt még jelen akkor?

— Selbius úr tért utoljára aludni... kivéve egy párt: a filmszínésznőt és Mertens urat.

— A második csésze teát ugyanígy készítette el, mint az elsőt?

— Igen!

— Mutassa meg, miként szolgálja fel a teát. A tálca felszerelése mindig ugyanez: teáskanna, csésze, kis kanácska a tej részére és a fogónélküli, gömbsüvegalakú cukortartó?

— Mindig ugyanez uram.

— A cukor poralakban van?

— Nem, kockában.

— Ismerte Mahlert?

— Már láttam többször.

— És tudja-e, hozott-e magával most is drágaköveket?

Joselito habozott.

— No rajta, beszéljen! Hazugság mit sem használ!

— Nem hazudom... Mahler úrnál kellett drágaköveknek lenniök. Legalább is egyet, egy rózsaszínűt, megmutatott Rayner kisasszonynak, amikor vele együtt a bárasztalhoz jött... mindjárt az indulás után.

— Mit mondott a színésznőnek mutogatás közben?

— Nem értettem jól... A színésznő azonban semmiesetre sem volt elragadtatva. Szinte rá sem nézett a gyöngyre. Azután odajött az a fiatalember, Mertens főhadnagy...

— Főhadnagy?

— Repülőfőhadnagy volt. A filmcsillag eltávozott vele és Mahlert otthagyta, aki igen rosszkedvűnek látszott. Este, tényleg?...

— Mi történt?

— Mertens és Mahler úr összekülönbözött, aminél az összes utasok jelen voltak...

Joselito a maga módján, elmondta a veszekedés történetét.

— És amikor Huber kapitány őrül állította magát a kabin elé, hová tünt el?

— Oh uram: Sehová se mentem, csak a kabinomba, hogy egy csepp rumot ihassak! Nagyon izgatott voltam.

— Súlyos hibát követett el, amelynek következtében el fogja veszíteni állását, nem is szólva a bűnvádi eljárásról.

— De uram, nem... ez nem lehet... én...

— Csend legyen! Segítsen inkább nekünk! Távozzék és küldje ide Rayner kisasszonyt!

Lamarra odakacsintott Dani felé és éppen mondani készült valamit, amikor Stella Rayner belépett. Hajlékonyan, nesztelenül járt, mint a macska. Tekintete szúróan tört elő félig zárt szemhéjjai alól, átjárta hosszú, feketére festett szempilláit és szinte kihívóan áradt rá a két férfire.

— Parancsoljon helyet foglalni — mondta Lamarra érdesen. — Ismerte Mahlert?

— Igen, ismertem őt. De mindig ilyen nyers szokott ön lenni?

— Milyen viszonyban volt vele? — folytatta a rendőrfőnök szárazon.

— Azt hiszem, hogy ez nem fontos.

— Ellenkezőleg, nagyon is érdekel. Mahler meghalt és halálában nem kis része van annak a rózsaszínű gyöngynek, melyet önnek mutatott.

— Ah!

Rayner meglepettnek és méltatlankodónak látszott. A rendőrfőnök maga részéről örült, hogy goromba lehet az effajta »csillag«-ok egyikével, akik előtt egyébként mindenki földig hajolt.

— Önnél van a gyöngy?

— Nálam?... Nincs. Most már emlékszem, Mahler tényleg mutogatta nekem. De azután visszatette az erszényébe.

— Talán felajánlotta önnek?

— Meglehet!

— Rendes választ kérek. Az ön helyzete eléggé kényes.

— Nem tudom, miért, Mahler ismert engem... és most elmesélem önnek mindazt, amit a filmesek amúgy is elmondanának a »számlámra«. Amint tehát látja, ellenkezőleg önnel, udvarias vagyok és segítségére leszek.

— Köszönöm. Ne haragudjék.

le, nincs időm udvariaskodni. Nos hát?

— Mahler megkérte a kezemet. Ezt mindenki tudja Neubabelsbergben. Sokszor felkeresett. S bár kezdetben magam is lehetőnek tartottam ezt a házasságot, később kénytelen voltam őt elutasítani és kiábrándítani. De ő nem tágított. Még itt is felajánlotta nekem a gyöngyöt, ha eljegyzem vele magamat.

— És ön visszautasította?

— Teljesen. S többet nem is tudok a gyöngyről, nem is láttam többé.

— Értem. És Mertens úr, őt is régóta ismeri?

— Dehogy! Őt csak itt ismertem meg.

— Volt valami veszekedés a két férfi között?

— Igen. Mahler ostobán féltékeny volt s amikor szóbaelegyedtem Mertensszel, áthágta a társadalmi érintkezés formáit.

— Nagyon jó. Nincs több kérdeznivalóm, kisasszony. Köszönöm.

— Kérem — válaszolt a »díva« és szokott kevély tartásával elhagyta a kabint.

Dani fölöttesére nézett.

— Azt várta, hogy továbbfolytassam még a kihallgatást? — válaszolt Lamarra a néma kérdésre és magához intette a detektívet.

— Hívja be Fledauer asszonyt!

— Felügyelő úr, mondhatom... — kezdte azonnal a misszriósnő, amint belépett és a rendőrfőnök kénytelen volt gátatvetni a szóáradatnak:

— Bocsánatot kérek. Ön Eleonora Fledauer, a »vadak« közé utazik...

— Missziós telepemre utazom és...

És a derék asszony végre szabad folyást engedett ékesszólásainak s Lamarrának nagy fáradságába került olyan mederbe terelni őt, amely még számot tarthatott érdeklődésére. Mindent végighallgatott, jót nevetett a szegény Lupita ellen felhozott vádakon és hallgatásra kérte fel a tanut.

Kioto következett és a már ismert vallomást adta le. Őt Selbius váltotta fel.

— Nem is történhetett másképp — gunyolódott az újságíró, — minthogy Mersson van a fedélzeten. Csodálkozom egyáltalában, hogy az ezüstkondor nem zuhant a tengerbe...

— Eh? Van még kedve tréfálkozni? Mesélje el inkább, amit az ügyről tud...

— Hallottam, hogy valaki járkál az enyém után következő kabinban. Egyebet nem tudok. Ezután felhörpintettem a teámat... Apropos, nem gondolt arra, hogy valaki szerény személyemet szándékozott megmérgezni és nem azt a szegény ékszerészt.

— Valóban azt hitték, hogy az első csésze tea önnek szól. És kire gyanakszik, akinek érdeke lett volna ártani önnek?

— Ugyan... de mégis! Az ördögbe! Nem lehet más, mint Mersson! Iskolatársak voltunk gyermekkorunkban és én állandóan piszkáltam őt. Nem lélekbuvár ön, felügyelő úr? Vérbosszú annyi év után...

— Ez nem indítóok gyilkosságra!

— De igen, nyomós indíték! Legalábbis annál, akit éveken át, napról-napra kínoznak... És azután, viszontlátom őt itt és mindenki előtt újra csipkedni kezdem... Egy olyan tekintélyt, mint ő, ennyire megalázni!

— Nagyon jó humoros érv. Erről novellát írhat, Selbius úr!

— Ha nem fogadja el komoly érvnek, hát jó! Egyébként mikor indulhatunk?

— Még nem tudom. Mondja csak, nem hallott senkit sem fel-alá járni a folyosón, mielőtt a zaj kitört volna?

(Folytatjuk)

KIRÁLY ISTVÁN †

Ismét kiragadott sorainkból egy értékes bajtársat a sors. Király István távozott körünkből, halálos repülőszerencsétlenség áldozataképp.

Fáradhatatlan, szorgalmas munkása volt a magyar repülésügynek. Fiatalon, 37 éves korában lelte halálát sportgépe roncsai között.

Szomotoron született 1905 május 8-án. Középiskolai tanulmányai végeztével a katonatiszti pálya iránt érzett hivatást és a honvédség kötelékébe lépett. Bajtársai közül nagyszerű sportérzékével vált ki, elsőrendű vívó volt, aki sportoktatóként is szolgálta a katonai testnevelés ügyét. A repülés, elsősorban a vitorlázórepülés, már mint sport is felkeltette érdeklődését és csakhamar a magyar vitorlázórepülők táborában találtuk Király Istvánt.



1941 november 13-án huszonkilenc és háromnegyed órás időtartamrepülésével új magyar csúcsot állított fel a vitorlázórepülésben. Ezután a MAeSz meghívta a Horthy István vitorlázókeret felügyelőjéül. 1942 október 1-től kezdve a motorososztály felügyelőjeként működött. Szolgálati útján érte, rendkívül kedvezőtlen időjárási körülmények között a halálos baleset, amely Király István értékes életét kioltotta.

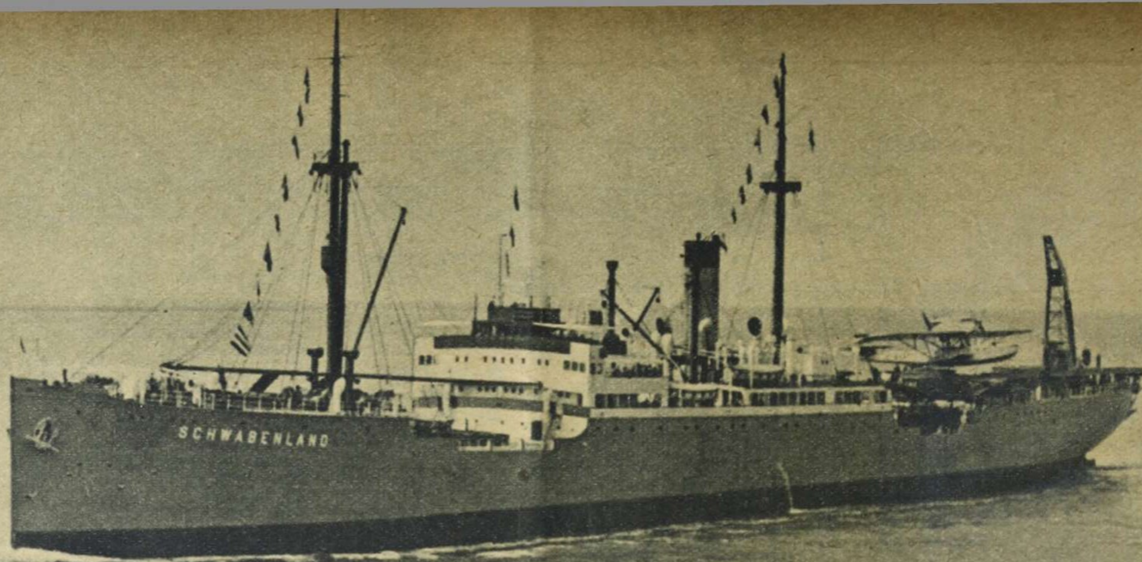
Király Istvánnal a magyar repülőgárda egyik igen értékes tagját vesztette el. Példás kötelességteljesítése, önfeláldozó munkája azonban utat mutat nekünk a magyar repülésügy szolgálatára.



Elindul a gyászmenet



A sírnál



Kutató útjára fut ki a „Schwabenland"

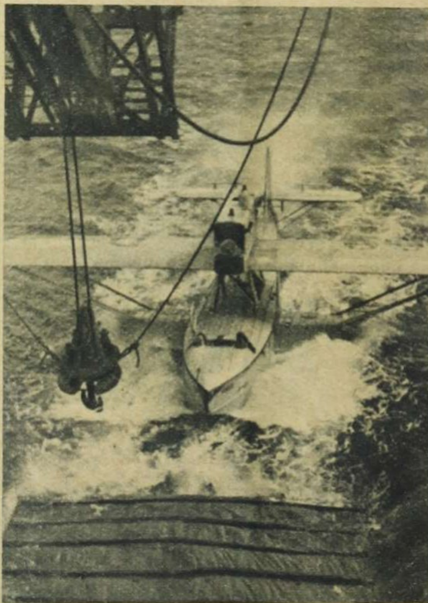
A repülőgép a tudományos kutatás szolgálatában

Most nemrégiben jelent meg a német könyvpiacon dr. Ernst Herrmann tollából egy igen érdekes könyv, amely »Német kutatók a Déli Jeges-tengeren« címmel összefoglalja mindama kutatóutak eredményeit, amelyeket német tudósok a Lufthansa »Schwabenland« nevű támaszpont-hajójával a háború kitörése előtt végeztek A hajó alig három hónappal 1939 szeptembere előtt tért vissza a hamburgi kikötőbe értékes anyaggal megrakodva.

Lapunk régebbi számaiból tudják olvasóink, hogy milyen nagy szerep jutott az atlantióceáni forgalomban a Deutsche Lufthansa AG. támaszpont-hajóinak, amelyek a Dornier Do. 18. és a régebbi Wal mintájú gépeket közbenső leszállásuk után felvették, üzemanyaggal látták el és katapult segítségével ismét a levegőbe repítették. Megbízható, pontos üzemük, állandó szolgálatuk nem csupán messze minden más társaság megelőzésével elsővé tette a Lufthansa-járatot a nagy tengerentúli versengésben, hanem más járatok és bajba jutott hajók megsegítésével eleget tett a repülő- és hajósbajtársiasság minden követelményének.

A »Schwabenland« volt az egyik legelső hajó, amelyet ilyen úszó támaszponttá alakítottak át. Erre a célra ellátták az összes szükséges repülő- és hajózási vonatkozású berendezéssel. Különleges Telefunken-rádiókészüléket építettek be, hiszen ma a légiforgalomban és a hajózásban egyaránt döntő fontosságú a megbízható, pontos, minden időben működő rádiószolgálat.

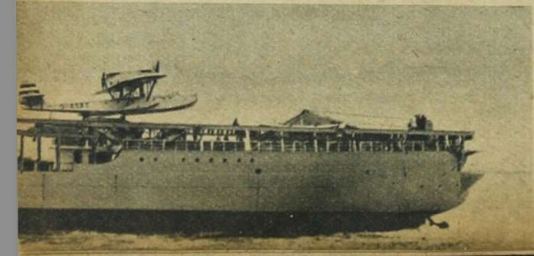
Különleges rádiófelszerelése, valamint az a képessége, hogy repülőgépeket vehet fedélzetére és azokat katapulttal ismét szárnyára engedheti, alkalmassá tette a hajót arra is, hogy a kutatókat hathatósan támogassa munkájukban. Igen érdekes, hogy a területet először repülőgépről fényképezték le,


A visszatért gép a hajó farához közeledik

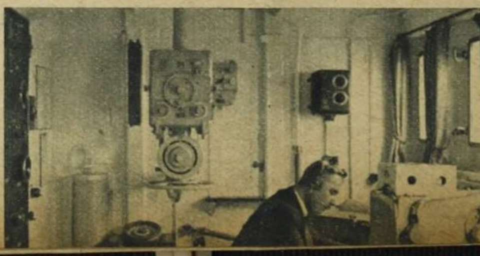
sorozatfelvevőgéppel. Az így készített képsorozat kiértékelése hegyes vidéket mutat és a fontosabb hegycsúcsokat most a német kutatók nevéről nevezték el. Az előkészítésben levő tudományos dolgozatok, amelyek két kötetben foglalják össze a kutatók észleleteit, kétségkívül értékes bizonyítékai lesznek az expedíció sikerének. Az út sikerességének legfontosabb kellékei a rádióberendezés és a két Lufthansa vízirepülőgép voltak. A lakatlan, kopár, javarészt fel nem térképezett sarki vidéken a sorozatfelvételek készítésére vagy ezek ellenőrzésére indult repülőgépnek egyetlen összekötő kapcsa a támaszponttal (s ezzel együtt a hazával, az egész művelt világgal) a rádiókészülék. E nélkül sem állandó összeköttetés hajó és repülőgép között, sem pedig hazatérés nem lett volna lehetséges. Hogy eközben mekkora távolságok áthidalásáról volt szó, arra egyetlen adat jellemző: 1939 január 20-tól február 3-ig 350.000 négyzetkilométerről készült kartográfiai légifelvétel. Összesen mintegy 600.000 négyzetkilométert derített fel a Schwabenland két repülőgépe. Eközben a Telefunken-adó és vevő, valamint a különleges rádióirányméró berendezés a legnehezebb tűzpróbát is kiállták. Nélkülük szó sem lehetett volna ilyen nagyarányú és nagyvonalú kutatómunkáról, sem pedig a kutatók életének megfelelő biztonságáról. Ugyanakkor a rádióberendezés segítségével sikerült a tenger mélységi viszonyait és talajalakulásának részleteit pontosan meghatározni. Végül rádiószondák segítségével egészen 25 kilométeres magasságig a légköri viszonyokat is tanulmányozták a kutatók és ezzel sikerült földünk egyik legkevésbbé ismert területének titkairól fellebbenteni a fátylat.

Ebben a munkában a »Schwabenland« támaszpont-hajó, két »Dornier-Wal« repülőgépe és a Telefunken-rádióberendezés biztosították a kutatók számára a zavartalan munka lehetőségét és ezzel földünk feltárásának nehéz munkájában ismét nagy léptekkel vitték előre az emberi tudást.

Indulásra kész a Dornier Wal.



A Telefunken rádióberendezés az úszó támaszponton



Fedélzetére veszi gépét a „Schwabenland"





REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

A Kormányzó Úr Őfőméltósága vitéz Háry László ny. á. ezredesnek, a m. kir. honvéd légierők volt parancsnokának, a vezérőrnagyi rendfokozat címét adományozta.

*

Dr. Wolfram Freiherr v. Richthofen, egy német légi hadsereg parancsnoka, vezértábornaggyá lépett elő. Richthofen a német légierők negyedik tagja, aki elérte ezt a magas rendfokozatot. Előtte *Milch, Kesselring* és *Sperrle* lettek vezértábornagyok. Richthofen most 48 éves. 1917 óta szolgál a légierőknél. Az első világháború után néhány évre kivált a tényleges szolgálatból és elvégezte a hannoveri műegyetemet. 1923-ban tért vissza ismét a hadsereg kötelékébe, majd 1933-ban a légügyi minisztériumba, ahol 1934-ben, mint őrnagy, osztályvezető lett. Ő volt utolsó parancsnoka a »Condor-légió«-nak. Később Lengyelországban, Franciaországban, a Balkánon, Kréta-szigetén és Oroszországban harcolt magasabb kötelékek élén.

*

Olaszország új légügyi attaséja Szófiában *Pratelli* alezredes lett.

*

Darlan örökét a hadügyi, légügyi és tengerészeti államtitkárságból összetett véderőminisztérium élén valószínűleg *Platon* tengernagy, volt gyarmatügyi miniszter veszi át.

*

Az Egyesült Államok adóssága — csillagászati számok felé közeledik. A háború kezdetén Amerika államadóssága 41.000,000.000 dollárra rugott. Ugyanakkor 45.000.000.000 dollárt tett ki az a felső határ, amely törvényes keretek között igénybe vehető volt. Ez a határ azóta ugrásszerűen emelkedik, amint az alábbi adatok bizonyítják.

1940 júniusban: 49.000,000.000 dollár.
1941 februárban: 65.000,000.000 dollár.
1942 márciusban: 125.000,000.000 dollár.
1943 februárban: 210.000,000.000 dollár.

Amerika államadóssága a mostani költségvetési év végén fogja a 210 milliárd dollárra rugó határértéket elérni. Az államadósságok felduzzasztásában a légierők és a repülőipar fejlesztésének jelentékeny része van.

*

Ujzéland hajlandó a háború után az Egyesült Államoknak jogot biztosítani arra, hogy Ujzéland területén az amerikai légierők és haditengerészet részére támaszpontok létesüljenek.

*

»Északnyugatafrikai légierők« néven egyesítették *Spaatz* amerikai tábornok parancsnoksága alatt az északafrikai brit és amerikai légierőket. Az egyesített kötelék bombázó alakulatainak élén *Doolittle* amerikai tábornok — az ismert nevű repülő-champion — áll, míg a földi szolgálatot és berendezéseket *Cunnigham* brit tábornok vezeti.

*

Léjitámaszpontok Arábiában. A szövetségesek 1941-ben Szaudi-Arábiával szerződést kötöttek, amelynek értelmében a szövetségeseknek jogukban áll Szaudi-Arábiában légitámaszpontokat létesíteni. A támaszpontok helyőrségének ellátását és utánpótlását repülőgépekkel végzik.

*

A Szovjet a Bering-szoros egyik szigetén — Alaska és Szibéria között — légitámaszpontokat létesít. Az építkezést Washingtonban élénk figyelemmel kísérik.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

A Henschel »Hs 129« mintájú német csatarepülőgépbe — angol jelentések szerint — nem német, hanem Gnome & Rhône 14 M Mars mintájú francia motorok (gépenként 2 darab) vannak beépítve. Amennyiben ez a jelentés a valóságnak megfelel, ez annak a bizonyítéka, hogy Németország a francia repülőipar egy részét eredményesen állította a német repülőgépgyártás szolgálatába.

A gépnek egyébként erős páncélzata van. A páncéllemez vastagsága 6—12 mm. A lövésbiztos szélvédő 75 mm vastag. A motor alsó felületét 5 mm-es páncéllemezk védi. Fegyverzete: egy 30 mm-es gépágyú, két 15 mm-es gépágyú és két 7.9 mm-es géppuska.

*

Az új Junkers Ju 87 D mintájú német zuhanóbombázó a fontosabb helyeken 4—10 mm vastagságú páncélzattal van ellátva. Fegyverzete — amint az *»Interavia«* angol forrásokra hivatkozva közli — négy 7.9 mm-es géppuskából áll. Ezek közül kettő megfigyelő géppuska, kettő pedig beépített szárnypuska.

*

Ford sokáig vonakodott üzemeit a hadiipar totális szolgálatába állítani. Amikor arról szó, hogy a Rolls-Royce angol repülőmotorokat Amerikában is gyártani kell, azok előállítására nem volt hajlandó berendezkedni. Egyszóval Ford nem lelkesedett a háborúba való beavatkozás eszméjéért és láthatólag nem is igyekezett azt előmozdítani.

Amidőn később a beavatkozás terve testet öltött, ipartelepei átállottak ugyan a hadianyaggyártásra, sőt egészen új üzemeket is állított fel repülőgépek és nagyteljesítményű repülőmotorok előállítására, azonban — a látszat szerint — ma sem megy Fordéknál a repülőgépgyártás abban az ütemben, ahogyan a különféle amerikai sajtóközlemények előre beharangozták.

Ford willow-runi repülőgépgyára 345.000 m² területen épült fel és 47 millió dollárba került. *James H. Kindelberger*, a North American Aviation Inc. elnöke már 1942 júniusban úgy nyilatkozott, hogy a willow-runi gyár felállítása elhibázott lépés volt. Ezt megerősítette a Daily Mail legutóbbi jelentése is, amely szerint három hónappal később került ki Willow Runból az első repülőgép, mint ahogy azt eredetileg tervezték. (A gyár Consolidated B—24 D mintájú négymotoros bombázókat állít elő.) Kétségtelen, hogy a Reuter-iroda csak 1942 december 4-én jelentette az első bombázó elkészültét azzal, hogy a gyártási ütem legfeljebb 1943 második felében fogja tudni elérni a többízben bejelentett napi 24 bombázó előállítását.

A Reuter-iroda február közepén azt jelentette Washingtonból, hogy a szenátus véderőbizottsága a willow-runi Ford-gyár teljesítményének kivizsgálására vizsgálatot indított. Egyébként hasonló vizsgálat indult — írja az *»Interavia«* — a Wright-Curtiss columbusi gyára ellen is. Ezt a gyártelepet 108.000 m² területen 1941-ben kezdték el építeni, Curtiss SB2C—1 Helldiver mintájú zuhanóbombázók és Curtiss SO3C—1 Seagull mintájú tengerészeti felderítő gépek gyártására rendezkedett be.

Truman szenátor, a szenátus véderőbizottságának elnöke kijelentette, hogy *ez a két gyár eddig még semmit sem produkált.*

*

»Lancaster«-bombázók. A német és az angol hadijelentésekben gyakran szereplő Avro »Lancaster«-bombázókról a következőket közli az »Interavia«. A régebbi kivitel: a Lancaster I. négy, folyadékhűtéses Rolls-Royce »Merlin XX.« motorral készült. (A motorok teljesítménye 3750 m-en: 1260 lóerő.) Az új kivitel szerint készülő Lancaster II. mintájú gépekbe 1600 lóerős, 14 hengeres Bristol »Hercules« mintájú kettős csillagmotorokat építenek, amelyek a nagyobb motorteljesítmény folytán jobb emelkedőképességet és nagyobb sebességet tudnak felmutatni.

*

Olasz repülőtérképek. Az olasz aero club új térképeket adott ki a katonai és a polgári repülés céljára. Az új térképek 1:250.000, 1:500.000 és 1:1,000.000 méretarány szerint készülnek. A kivitelnél különösen nagy súlyt vetettek a terepdomborzatok plasztikus ábrázolására. Az 1:500.000-es méretarányú térképen a tilalmi zónák és a határkapuk is fel vannak tüntetve.

*

Zűrzavar a brit légügyi kutatóintézetek között. Amíg az Egyesült Államokban a háború kezdetén a légügyi kutatások ügyét egységes vezetés alá helyezték, addig Angliában hiányzik az összhang a különféle kutatóintézetek között. A többi között a következő intézetek foglalkoznak Angliában repülésügyi kutatásokkal:

a hadikabinet tanácsadó kutatóbizottsága;

a parlament kutatóbizottsága;

kutatásügyi és fejlesztésügyi tanács;

tanácsadó kutatóbizottság az ipar részére;

a haditengerészet kutatóintézete;

a hadügyminisztérium kutatóintézete;

a légügyi minisztérium kutatóintézete;

a repülőiparügyi minisztérium kutatóintézete;

kutatóintézet a légoltalmi szolgálat részére.

Ezek a kutatóintézetek és tanácsok nemcsak egymással nincsenek összhangban, hanem a szövetségesekkel és a dominiumokkal is hiányzanak a megfelelő kapcsolataik és sokszor előfordul, hogy ugyanazt a munkát párhuzamosan többhelyütt is elvégzik.

A tengelyhatalmaknál sokkal nagyobb tervszerűség és több rendszer van ezen a téren.

✱

Dr. Löhnert, a müncheni BMW repülőmotorgyár igazgatóját meghívták nyilvános rendes tanárnak a braunschweigi műegyetemre.

✱

Lövésbiztos üzemanyagvezetékek. Az amerikai Goodrich gumiabroncsgyár — amint az Automobiltechnische Zeitschrift írja — repülőgépek és harckocsik számára lövésbiztos benzin- és olajvezetékeket készít. Az újfajta vezetékeknél főleg azokat a tapasztalatokat használják fel, amelyeket a lövésbiztos *üzemanyagtartályok* gyártásánál és használatánál szereztek. A csővezeték falvastagsága 8 mm. 12 mm-es lövedék találata esetén még üzemképes marad abban az esetben, ha a rajta átfolyó benzin túlnyomása nem nagyobb 0.7—1.0 légköri nyomásnál.

A nagy falvastagságból eredő túlsúlyt azáltal ellensúlyozzák, hogy elhagyják a második (párhuzamos) vezetéket, amelyre biztonsági szempontból esetleg szükség volna.

✱

Az amerikai alumíniumhiányra mutat, hogy a Curtiss-Wright C-76 mintájú kétmotoros csapatszállítógép építési anyaga: *fa.*

✱

A »repülőerőd«-ről (Boeing B—17E, illetve B—17F mintájú amerikai bombázó) az »Interavia« legújabb száma a következő adatokat közli. Fegyverzete 12 nehéz géppuska (12.7 mm) és 1 könnyű géppuska (7.6 mm). Négy léghűtéses motor hajtja. Ezek valószínűleg vagy 9 hengeres Wright Cyclone csillagmotorok (egyenként 1365 lóerő teljesítménnyel), vagy pedig 14 hengeres Wright Double Row Cyclone motorok (egyenként kb. 1600 lóerő teljesítménnyel). Az öntömítő üzemanyagtartályok befogadóképessége 9400 liter, azaz kb. 7000 kg.

✱

A Boeing-gyár egyik újszerkezetű, négymotoros repülőgépe az amerikai Seattleben — állítólag motorhiba miatt — egy konzervgyárra zuhant. A balesetnek 28 emberélet esett áldozatul, köztük a gyár 10 gépészmérnöke. Az áldozatok között van a Boeing-gyár kísérleti és átvételi osztályának vezetője: *Edmund T. Allen* is.

✱

A délfranciaországi repülőgépgyárakban villanyáramhiány miatt ideiglenesen szünetelt a munka. Ujabban ezek közül hat gyárat újból üzembe helyeztek.

✱

A délfranciaországi Farman-gyárat Pierre Cot légügyi minisztersége alatt bezárták. A gyár a fegyverszünet után újból megalakult. Ujabban a párizsi Rosengart automobilgyár is beolvadt a Farman-művekbe.

✱

Sitalp, mint zuhanófék. A Svédországban gyártott B—17 mintájú zuhanóbombázók télen kerekek helyet sítalpakon futnak. A futószerkezet behúzható. Kibocsátáskor egyúttal zuhanófékül is szolgál. Minthogy nyáron a sítalpakat nem használhatják, helyette a futószerkezet mellső tartóján harántlemez található. A gép felderítő kivitelben is készül (S 17).

✱

A spanyol repülőipar mozgósítása. A spanyol légügyi miniszter felhatalmazást kapott a repülőipar mozgósítására. Erre a célra 106 millió pezetát bocsátottak a miniszter rendelkezésére. Földi berendezésekre további 32 millió pezeta rendkívüli hitelt folyósítanak.

✱

Megütközéssel tárgyalták Angliában, hogy Churchill legutóbbi szolgálati utazásainál nem angol, hanem amerikai repülőgépet használt, még pedig négymotoros Boeing A—314 »Clipper«-t, illetve egy megfelelően átalakított négymotoros Consolidated B—24 »Liberator«-t. Feltűnőnek találták, hogy nem tudtak megfelelő *angol* gyártmányú repülőgépet találni a brit premier számára. Az efölötti elégedetlenségnek a parlamentben is visszhangja támadt.

LÉGIFORGALOM

Zágráb és Berlin között — Bécs érintésével — március 2-án megindult a légiforgalom. A járatok hetenként kétszer közlekednek.

✱

Svájc új nemzetközi légi kikötőjére 200 millió svájci frankot irányoztak elő. Legutóbb a Bern közelében levő Utzenstorf község mellett találtak alkalmas területet repülőtér céljára, azonban a környékbeli gazdák hevesen ellenzik a terv megvalósítását.

350 utzenstorfi gazda gyült össze a tiltakozó gyülésre, amelyen a többi között a következő érveket szegezték szembe a terv megvalósításával: Az a terület, amelyről szó van, Bern éléskamrája, a legjobban termő területek egyike; az állandó motorzaj *folytonos izgalomban tartaná az állatállományt,* főleg a lovakat; az erdős területek letarolása megváltoztatná a klímát és *fokozná a jégesőveszélyt;* a pénzzel történő kártalanítás nem oldja meg a kérdést, mert a pénz értéke manapság bizonytalan; a légiforgalom kibővülése az olcsó déli gyümölcs, főzelékfélék és kertészeti termékek behozatala által a svájci mezőgazdaságnak súlyos konkurrenciát jelentene.

A tiltakozó gyűlés résztvevői kijelentették, hogy minden erejüket felhasználják — a törvényadta lehetőségek között — a terv meggátlására és kérik a kormányt, hogy Svájc nagy nemzetközi légikikötőjét más, kevésbbé értékes területen építsék fel.

✱

A British Overseas Airways 1942-ben 67.250 óra alatt kereken 16 millió km-t repült és 43.000 utast, 850 tonna postát és 2250 tonna árut szállított. A vállalat teljesítménye egyébként 91,000.000 utasmérföld, illetve 21,600.000 tonna-mérföld volt. (Az 1941. évi teljesítmény: 12,587.000 tonna-mérföld, az 1940. évi pedig: 8,674.000 tonna-mérföld.)

A vállalat Anglia és Kanada, Anglia és az Egyesült Államok, Afrika és az Egyesült Államok, Nyugat-Afrika és Egyiptom, Nyugat-Afrika és Anglia, Dél-Afrika és India, Egyiptom, Perzsia és Irak, továbbá Madagaszkár, Kenya és Egyiptom között bonyolít le légiforgalmat, »Clipper«, »Liberator«, »Catalina«, Short »G«, »Whitley« és »York« mintájú gépeket használ.

✱

KATONAI HIREK

Enrico Pezzi dandártábornok, a keleti hadszintéren harcoló olasz légierők parancsnoka, egyik ellenség fölötti repülésről nem tért vissza. 1926-ban lépett át a légierőkhöz. 1936-ig különféle vadász- és felderítőalakulatnak volt a parancsnoka. Résztvett a keletafrikai és a spanyol háborúban is. A mostani háború elején Észak-Afrikában egy bombázó ezred parancsnoka volt. Egy évvel ezelőtt került ki a keleti hadszintérre.

Pezzi tábornok *Mario Pezzi* ezredes fivére volt, aki 1938-ban egy Caproni 161 B-vel felállította a 17.083 m-es magassági világrekordot.

✱

Az olasz sajtó ünnepelte *Franco Lucchini* századost, mint az olasz légierők legkiválóbb vadászrepülőjét. Lucchini most 28 éves. Eddig 78 légiharcban vett részt. (Légi győzelmeinek számát nem közlik a lapok.) A spanyol háborúban is részt vett. Különösen kitüntette magát a Málta elleni támadásoknál és a balkáni háborúban. Jelenleg osztályparancsnok a 4. vadászrepülőezredben.

✱

Fekete péntekje volt február 26-án az angolszász légi haderőnek. Nyugaton, a Német Birodalom területe fölött, valamint a földközitengeri térségben 24 óra leforgása alatt 60 repülőgépet — köztük mintegy 30 négymotoros bombázót — vesztettek. 46-ot légi harcban lőttek le a németek, 10-et a légierők légvédelmi tüzérsége, 4-et pedig a haditengerészet légvédelmi tüzérsége tett harcképtelenné.

Ugyanezen a héten — a hét első öt napja alatt — az angolszászok hajótérvesztesége túllépte a 315.000 tonnát.

ÚJ EGYSÉGES JELÖLÉSEK A REPÜLÉS SZAKIRODALMÁBAN

Eddigelé meglehetős összevisszaság uralkodott a magyar repülés tudományos műszavait illetőleg. Ugyanarra a fogalomra három-négyféle jelölés volt »forgalomban« s bizony ez gyakran alaposan összezavarta a műszaki ismertetéseket. Most ezeket a jelöléseket a m. kir. honvédelmi miniszter — elfogadva a hivatalosan megbizott Vasy Géza repülő mérnökszázados előterjesztését — szabványosította és előírta az így egységesített jelölések használatát.

A magyar repülés irodalmának és a repülővonatkozású műszaki tevékenység fejlődésével természetszerű állomása lett ez az egységesítés. Ma már annyira fejlett műszaki téren is a magyar repülés, hogy ki kellett írtani a repülő »szaknyelv«-ből a kevert, nem pontos fogalmi jelöléseket. Műegyetemünkön aerodinamikai tanszék működik, aerotechnikai intézettel, légierőnknek repülő kisérleti állomása van, a magyar repülőgépgyártás rohamosan fokozza teljesítményét: az egységesítéssel várni tovább nem lehetett.

A Repülés Tudomány 2. száma közli az új, szabványos jelöléseket s mi e lap nyomán ismertetjük lapunkban a legfontosabb új s egyben szabványos fogalmi jelzéseket.

A repüléstudományban ma az egész világon nemzeti jelölési rendszerek vannak használatban. A franciák által javasolt nemzetközi jelölés-sorozat nem terjedt el általánosan s lassanként minden nemzet saját nyelvéből vett index-szel jelzi az egyes tényezőket, fogalmakat. Egyetlen példa erre az ellenállás. Mi, magyarok, E betűvel rövidítjük e fogalmat, a németek a »Widerstand« szó rövidítésével W-nek jelzik, az angolok a »drag« szóból D betűvel, az olaszok és franciák a resistenza ill. résistance szó kezdőbetűjével: R betűvel. Ez természetesen nehezebbé teszi a különféle nyelvű irodalom olvasását és feldolgozását.

A magyar irodalomban sokáig a német jelöléseket használták leginkább. Igy a felhajtóerőt A, az ellenállást W betűvel jelölték, a súlyt a német »Gewicht« alapján G-vel, a szárnyfelületet a »Fläche« rövidítéseként F betűvel. A Magyar Szárnyak volt az első, amely a magyar jelölésekért síkraszállt és már elődje, a Repülés Haladás is magyar jelölésekkel közölt cikket. Természetesen ez a munka nem járt állandó sikerrel, mivel a műszaki világ továbbra is ragaszkodott a felemás jelölési rendszerhez. Műegyetemünkön Abody-Anderlik Előd dr. professzor érdeme, hogy előadásaiban már huzamosabb ideje bevezette a magyar jelöléseket.

Az úttörő munkásság most meghozta gyümölcsét. A rendeletileg kötelezővé tett magyar jelölések végre egységet teremtenek a különféle és különböző rövidítések és jelzők sorában.

A legfontosabb és legszembetűnőbb új, egységesített jelölés az eddigi fesztáv, szárnyfesztáv, fesztávolság jelöléseknek vet véget és helyettük a *»szárnyszélesség«* elnevezést rendszeresíti. A fesztáv a német »Spannweite« szolgai fordítása. A fesztáv helyett később többen a terjedtség elnevezést is használni kezdték. Ez azonban nem fedi teljesen a fogalmakat, ezenkívül a terjedtség szót felületek karcsúságának jelölésére is használták. A »szárnyszélesség« kétségkívül új és helyes elnevezés.

A szárnymélység (melynek voltaképen nincs értelme, mert a szárny hosszirányú kiterjedését jelzi és nem mélységet jelez, ellenben a Flügeltiefe szó szolgai fordítása) szintén kimult és helyébe a hosszúság lépett. A *szárnyszelvény hosszúsága* tehát az, amit eddig a profil mélységének neveztünk — eléggé helytelenül.

Rendkívül érdekes és különösen sikerült a farokfelületek új elnevezése. Eddig ezen a téren láthattuk a legnagyobb összevisszaságot, mert a stabilizáló és a kormányfelületeket nem sikerült egyetlen közös névvel összefoglalni. A farokfelület elnevezés nem megfelelő, mert pl. a kacsagép »farokfelülete« a gép orrán van, tehát »orrfelület« legyen? Ezért az *irányfelület* elnevezést rögzítették, ez magában foglalja a felületek iránytartó és irányváltoztató szerepét.

A profil helyett is a *szárnyszelvény* elnevezés a szabványos.

A belépő él új neve: *mellső él*, a kilépő élé: *hátsó él*.

Az oldalviszony új neve: *karcsúság*. Ez is sokkal plasztikusabb elnevezés.

Összefoglalva a nevezetesebb kifejezéseket és rövidítéseiket a következő kis táblázatot kapjuk:

Régi elnevezés	Régi rövidítés	Új elnevezés	Új rövidítés
szárnyfesztáv	b	szárnyszélesség	s
szárnymélység	t	szárnyszelvény hosszúság	h
súly	G	súly	S
farokfelület	—	irányfelület	—
belépő él	—	mellső él	—
kilépő él	—	hátsó él	—
oldalviszony	λ	karcsúság	λ

Az új elnevezéseket a Magyar Szárnyak is természetszerűleg magáévá teszi és jövőben minden gépismertetésünknél vagy egyéb műszaki cikknél csakis ezeket használjuk.

Kérjük igen tisztelt **előfizetőinket,** hogy előfizetéseiket **idejében megújítani** szíveskedjenek, nehogy a lapok szétküldésénél a késedelem zavart okozzon

A BSE ELMÉLETI REPÜLŐ-ELŐADÁSSOROZATÁNAK NAGY SIKERE VAN

A B. S. E. repülő szakosztálya február hó 15-én kezdte meg elméleti repülő előadássorozatát.

Az ünnepélyes megnyitón a m. kir. honvéd légierők parancsnokát Illy Sándor vezérkari ezredes képviselte. Jelen voltak v. Eperjesy József és Bisits Tibor rep. alezredesek, vitéz Becske Kálmán szfőv. tanácsnok a B. S. E. elnöke, Czirmay Zoltán MAeSz. főfelügyelő, Rakitay Dezső MAeSz felügyelő, Aleman Aladár a Beszkárt repülők elnöke, Bereczky László a HMNRA titkára, Hollerung Gábor, a Műegyetemi repülők elnöke, Galambos László, az Elektromos sportrepülők elnöke, Madaras Aurél MAeSz. modelező bizottsági elnök és még számosan a sportrepülő egyesületek vezetői közül.

A tanfolyam bevezetőjét dr. br. Babarczy István szakosztályi elnök tartotta. Kegyeletes szavakkal emlékezett meg a hősi halált halt Főméltóságú Kormányzóhelyettes Urunkról, ki hosszú éveken át a B. S. E. tb. elnöke volt, majd megemlékezett a repülő halált halt ifj. gr. Károlyi Gyuláról a B. S. E. társelnökéről. A kegyelet jeléül egy perces néma felállással adózott a hallgatóság emléküknek.

Babarczy szakosztályi elnök bevezetője után dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke nyitotta meg a tanfolyamot. Nagyhatású megnyitó beszédében kiemelte a magyar repülő előképzés fontosságát, a magyar ifjak repülő rátermettségét és a repülés jótékony hatását jellemnevelés szempontjából is.

Az érdekes megnyitóbeszéd után került sor az első előadások megkezdésére. A megnyitó napon dr. Szegheő István min. tanácsos a légi jogról és Varga László tanár, az Aerotechnikai Intézet vezetője a repülő műszaki kérdésekről tartottak előadást.

A tanfolyam már egy hónapja folyik a legnagyobb érdeklődés mellett. A kétszáz személyt befogadó előadó terem minden előadáson zsúfolásig megtelik. A tanfolyam anyaga a motoros és vitorlázó repüléssel kapcsolatos minden ismeretet felölel.

Az előadások magas nívójára jellemző, hogy az előadók a magyar repülés legkiválóbb szakemberei. Valamennyien a legnagyobb készséggel álltak a B. S. E. rendelkezésére a magyar repülés érdekében. Igy tették lehetővé, hogy a tanfolyam, mely a maga nemében egyedülálló, oly nagy népszerűségnek örvend és nagy tábort szerez a magyar repülés számára.

A további előadásokon Timár Gyula repülő őrnagy: a tájékozódástant; merényi Scholtz Gusztáv orvos-alezredes, a légierők orvosi intézetének vezetője: a repülés hatását az emberi szervezetre; Kégl Károly repülő mérnök százados: a motortant; Tóth Géza, a Meteorológiai Intézet tanára: az időjárástant; Marx Ferenc műszergyáros: a repülő műszertant és Némedy József vitorlázó repülő vezető oktató: a vitorlázó repülés elméleti tananyagát adják elő.

Az előadássorozaton Magyar Sándor óceánrepülőnk és v. Hefty Frigyes, a régi világháború híres repülője is tartottak előadást. Érdekes előadásukat a hallgatóság nagy lelkesedéssel fogadta. Az előadásokon a repülés népszerűsítésére még szakfilmeket mutatnak be, valamint nagynevű pilóták fognak előadásokat tartani.

A sikeres elméleti tanfolyamot a B. S. E. az Elektromos sportrepülőkkel karöltve rendezte. A szakszerűen megrendezett előadásokat Kőszegi Gyula repülő főoktató szervezte meg.

A több mint tízéves B. S. E. repülő szakosztály, mely a magyar sportrepülés fejlesztésében nagy multra tekint vissza, ezévi elméleti előadássorozatával is nagyban segíti azt, hogy a repülési ismereteket minden érdeklődő elsajátíthassa és ezzel minél több hívet szerezzen a magyar repülésnek.



„Stukák" a középkorban



Az udvarias ejtőernyős.
— Megengedi, kisasszony, hogy felajánljam az ernyőmet?

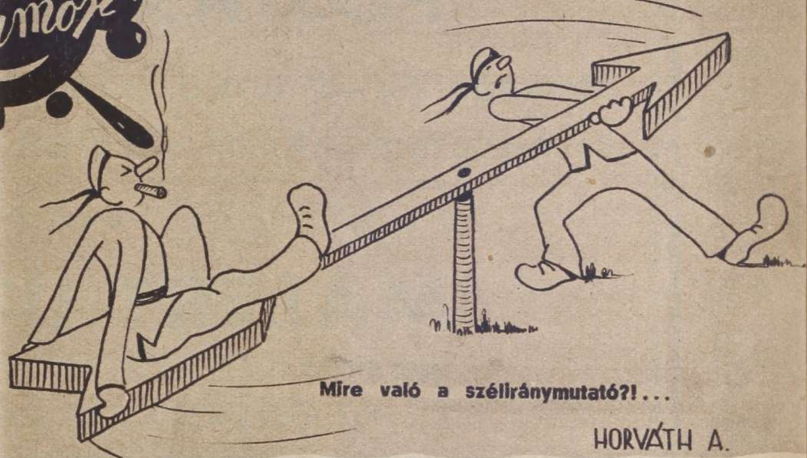


Felderítő repülő...
(A gavallér repül, az éjjeli bakt
felderül)

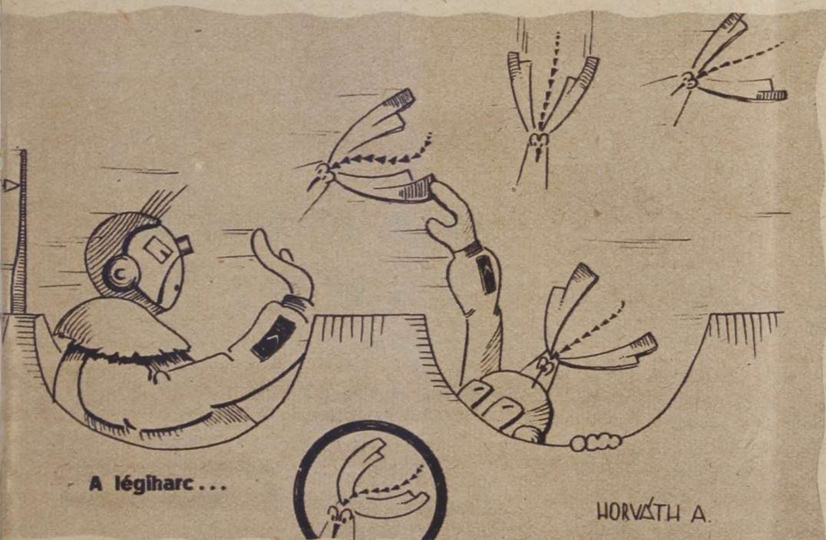




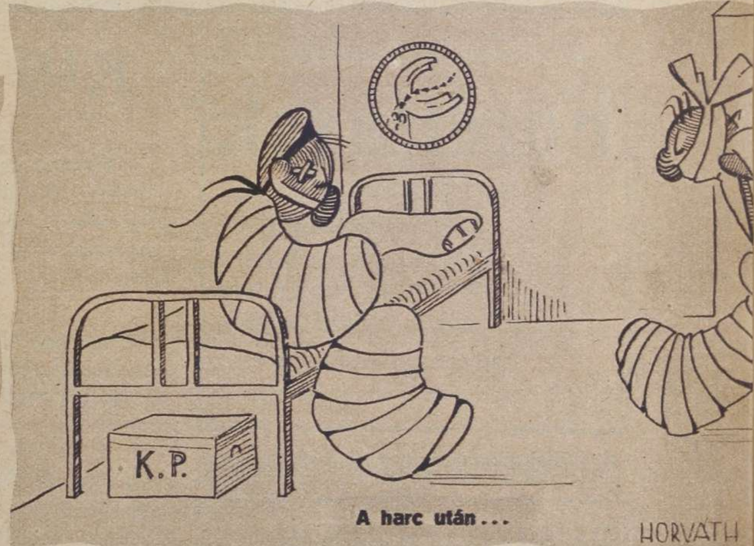
Éjszakai vadász...



Mire való a széliránymutató?!...



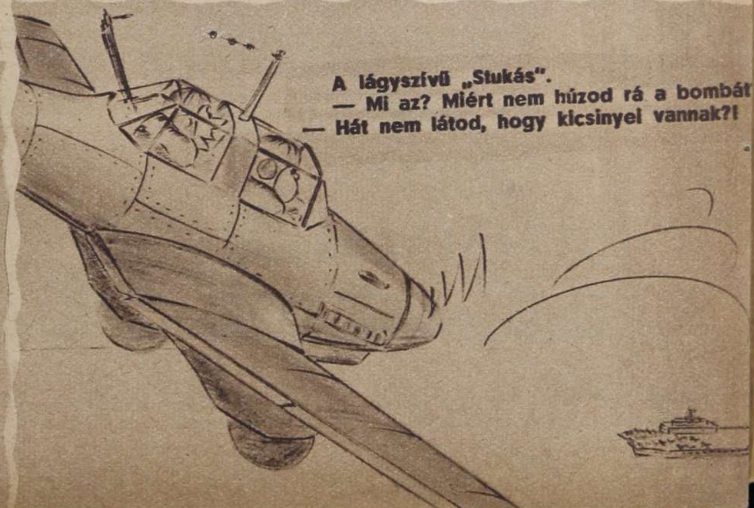
A légiharc...



A harc után...



— Mi az, bajtárs, lezuhantál?
— Dehogy, csak hárompont leszállást gyakorolok.



A lágyszívű „Stukás".
— Mi az? Miért nem húzod rá a bombát?
— Hát nem látod, hogy kicsinyei vannak?!

KIS HIREK

A földközitengeri térségben az angolszászok februárban 334 repülőgépet vesztettek. A németek vesztesége ugyanott, ugyanekkor 68 repülőgép volt.

*

A Genova ellen intézett légitámadások következtében 6120 lakóház pusztult el, köztük 5642 a város középpontjában.

*

A londoni »Daily Telegraph« óva inti olvasóit a túlzott derűlátástól a német légierők csökkentett alkalmazását illetőleg és lehetségesnek tartja, hogy Keleten és Egyiptomban a német légierők alkalmazásával való takarékoskodás tervszerű. Véleménye szerint a német légierőknek mind személyzetben, mind anyagban gazdag tartalék áll rendelkezésükre. Az alakulatok felszerelését a tél folyamán felfrissítették, a repülőipar nagyobb ütemben dolgozik, mint valaha és tavaszra a német légierők új tömeges bevetésére lehet számítani a brit sziget ellen vagy egy másik hadszintérea.

Felelős szerkesztő és kiadó: JÁNOSY ISTVÁN FŐSZERKESZTŐ

⊙

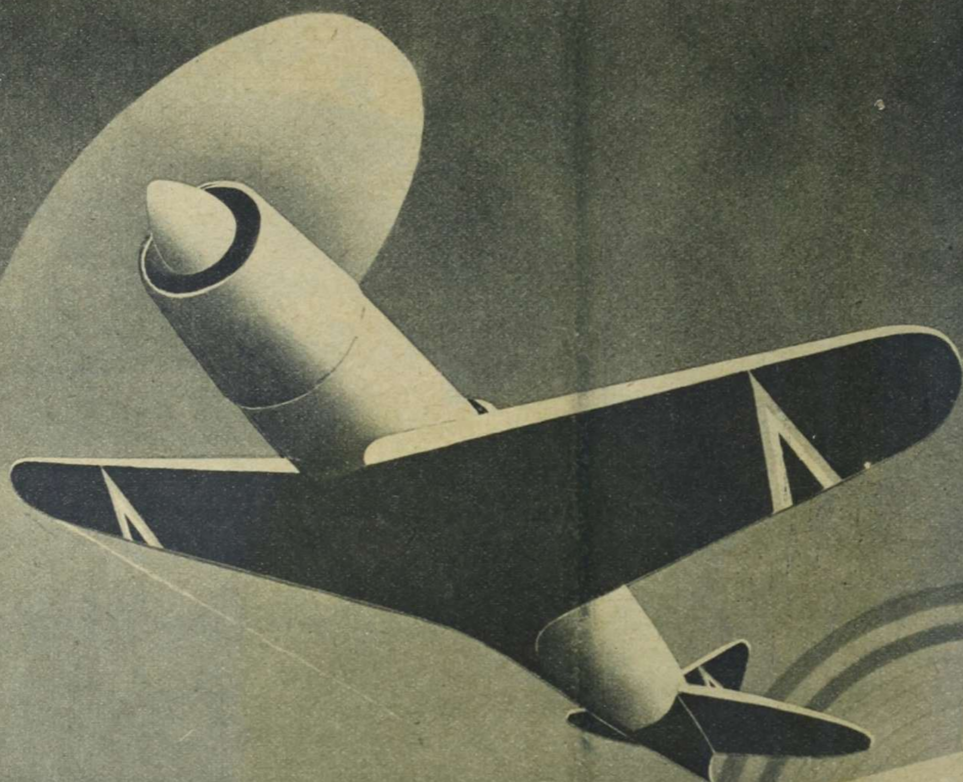
MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.





431816 – Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.